



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Nouvelle-Aquitaine

Avis de la Mission régionale d'autorité environnementale de la région Nouvelle-Aquitaine sur le projet d'aménagement d'une liaison routière entre la RN11 et la RD108 (17)

n°MRAe 2019APNA119

dossier P-2018-7513

Localisation du projet : communes de Dompierre sur mer et Perigny (17)
Maîtres d'ouvrage : Conseil départemental de la Charente-Maritime
Avis émis à la demande de l'Autorité décisionnaire : Préfet de la Charente-maritime et
Conseil départemental de la Charente-Maritime
En date du : 12 juin 2019
Dans le cadre de la procédure d'autorisation : Autorisation Environnementale et
Aménagement Foncier Agricole Forestier et Environnemental

Préambule

L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple qui porte sur la qualité de l'étude d'impact produite et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Porté à la connaissance du public, il ne constitue pas une approbation du projet au sens des procédures d'autorisations préalables à la réalisation.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le Préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis à la MRAe.

En application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, l'avis de l'Autorité environnementale doit faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage, réponse qui doit être rendue publique par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

En application du L. 122-1-1, la décision de l'autorité compétente précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine. En application du R. 122-13, le bilan du suivi de la réalisation des prescriptions, mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences devront être transmis pour information à l'Autorité environnementale.

Le présent avis vaudra pour toutes les procédures d'autorisation conduites sur ce même projet sous réserve d'absence de modification de l'étude d'impact (article L. 122.1-1 III du code de l'environnement).

Cet avis d'autorité environnementale a été rendu le 5 août 2019 par délégation de la commission collégiale de la MRAe Nouvelle-Aquitaine à Hugues AYPHASSORHO.

Le délégué cité ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

I. Le projet et son contexte

I.1 – Contexte et présentation du projet

Le projet présenté porte sur l'aménagement d'une liaison routière entre la RN 11 et la RD 108 sur les communes de Dompierre-sur-mer et de Périgny. La RD 108 et la RN 11 sont deux axes routiers qui traversent quasiment tout le département de la Charente-maritime d'est en ouest. Ils rejoignent la RN 237 à l'ouest, voie de contournement de La Rochelle, et l'axe RD 911-RD 611 à l'est qui relie Niort au nord à Rochefort au sud. La RD 108 passe au Nord de Périgny tandis que la RN 11 transite au Nord de Chagnolet et Dompierre-sur-Mer.



Carte de l'état actuel du réseau routier. Source : google map.

Le projet d'une longueur globale de 4 120 ml se compose de 3 sections (voir carte ci-dessous page 4) :

- Section n°1 (1 690 ml) : cette section, aménagée en tracé neuf, prendra son origine sur la branche sud de l'échangeur existant de la RN 11 (giratoire sud au niveau de Chagnolet) et se terminera au futur giratoire prévu au « Fief des Maquins ». Cette section intégrera le rétablissement des cheminements agricoles, avec en particulier la réalisation d'un ouvrage d'art ;
- Section n°2 (270 ml) : cette section prendra naissance au niveau du futur giratoire prévu au « Fief des Maquins » et se terminera au giratoire existant au niveau du lieu-dit de « La Corne Neuve ». Elle intégrera le rétablissement des continuités douces liées notamment au canal de Marans à la Rochelle par la réalisation d'un ouvrage d'art (passage inférieur). La voie ferrée franchie par cette section sera dans un premier temps maintenue à niveau et à terme en passage supérieur, avec suppression du passage à niveau. Du fait des contraintes géométriques, la vitesse y sera limitée à 50 km/h ;
- Section n°3 (2 160 ml) : cette section sera comprise entre le giratoire existant de « La Corne Neuve » et le giratoire existant entre la RD 111/RD 108. Elle se décomposera en fait en deux parties :
 - un tronçon en aménagement sur place de la RD 111 à partir du giratoire de « La Corne Neuve ». Cet aménagement consistera en un élargissement de la chaussée existante à 7m et la réalisation d'un accotement de 2 m de part et d'autre.
 - un tronçon en tracé neuf en raccordement sur le giratoire existant avec la RD 108.

Le trafic prévisionnel est estimé à partir des trafics connus de la RD 9 et de la RD 111. En 2016, le trafic sur la RD 9 était de 9 707 véhicules par jour (2 sens confondus) au nord de la RN 11 et de 6 182 véhicules par jour (2 sens confondus) sur la RD 111 à Saint-Rogatien.

Le trafic prévisionnel estimé à terme sur la liaison RN 11-RD 108 est de 8 500 véhicules par jour.

Compte tenu du profil en long de la future infrastructure, les eaux de ruissellement issues de la plateforme routière seront rejetées dans le milieu naturel en 5 points. Les milieux récepteurs sont :

- pour la section n°1 :
 - l'écoulement superficiel drainant Chagnolet et la zone agricole amont. Cet écoulement aboutit dans le canal de Marans à La Rochelle ;
 - un fossé sans réel exutoire.
- pour la section n°2 :
 - les eaux souterraines via l'infiltration des eaux dans le sol au niveau de noues.
- pour la section n°3 :
 - le canal de la Moulinette via un réseau de fossés.

1.2 – Procédures relatives au projet

Ce projet déclaré d'utilité publique (DUP) par arrêté du 19 octobre 2009 (arrêté prorogé en 2014) est inscrit dans les projets structurants du Schéma Routier Départemental 2010-2030 de la Charente-Maritime¹. L'enquête publique pour la DUP en 2009 avait porté également sur la mise en compatibilité du Plan d'occupation des sols de la commune de Dompierre-sur-mer.

Le projet relève d'un aménagement foncier agricole forestier et environnemental et d'une autorisation environnementale au titre des articles L.181-1 et de la rubrique 2.1.5.0 du code de l'environnement concernant le rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol.

Il est soumis à étude d'impact et avis de l'Autorité environnementale en application de l'article R 122-2 du code de l'environnement (catégories n°45 du tableau annexé, notamment).

II. Analyse de la qualité de l'étude d'impact

II.1 – Objectifs et périmètre du projet

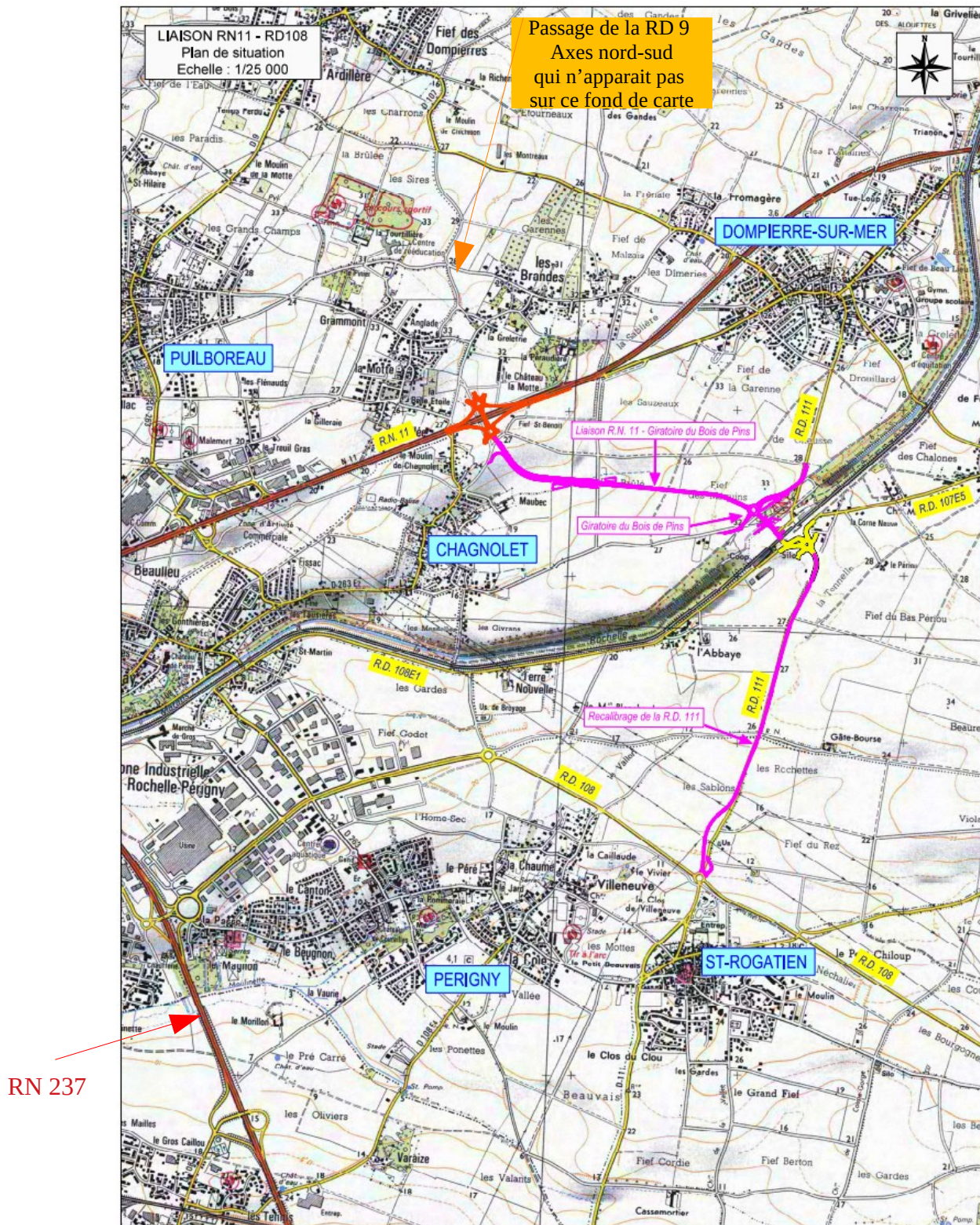
Le dossier expose les objectifs de l'aménagement de cette liaison, notamment :

- d'améliorer les liaisons intercommunales,
- de permettre une meilleure desserte de la zone d'activité de Périgny,
- d'améliorer le niveau de confort et de sécurité. En évitant les zones habitées, les nuisances phoniques, vibratoires et visuelles occasionnées par le trafic routier seraient réduites.

Il est également cité l'objectif de « prolonger la liaison RD 9-RN 11. Cette nouvelle voie pourrait faire suite à l'aménagement de la RD 9, liaison importante entre La Rochelle et la Vendée »². La RD 9 n'est pas visible sur les fonds de plan joints à l'étude (notamment carte ci-après annotée des informations manquantes en orange et rouge par la MRAe).

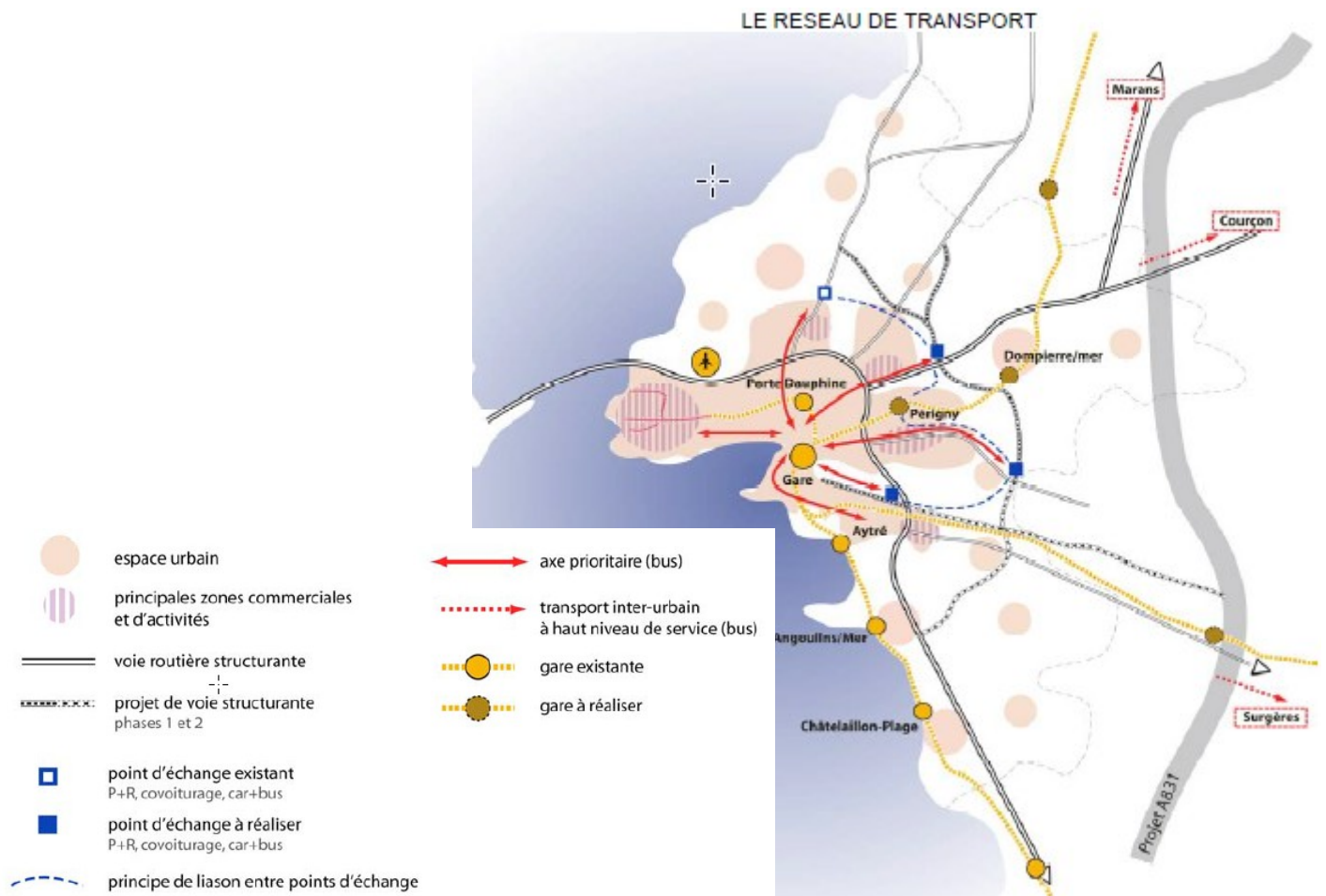
1 Par délibération n° 527 en date du 19 décembre 2008, le Conseil général a décidé la réalisation d'un Schéma Directeur Routier pour les années 2010 - 2030. Le dernier schéma datant de 1992 est complètement réalisé. Source : <https://la.charente-maritime.fr/index.php/organisation/schemas-departementaux>

2 P 41 du Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale.



Localisation du projet. Source : étude d'impact actualisée (septembre 2018) p.19

Cette liaison est désignée sur la carte du « Réseau de transports », tirée du SCoT de la communauté d'agglomération de La Rochelle (voir carte reproduite en page suivante), comme « projet de voie structurante » entre l'agglomération de La Rochelle et la Vendée ; elle rejoint, au sud, la RD 108 et, au nord, la RD 9 et la RD 105 par une « fourche » (au niveau de la commune de Saint-Xandre).



Carte du « Réseau de transports » tirée du Document d'Orientations Générales du SCOT de la Communauté d'agglomération de La Rochelle approuvé en 2011 (jointe en p 213 de l'étude d'impact actualisée).

Ce « projet de voie structurante », entre La Rochelle et la Vendée, laisse entendre que l'objet du présent dossier transmis à la MRAe ne concerne qu'une partie d'un axe complet projeté. La MRAe s'interroge par conséquent sur le véritable périmètre de projet à considérer pour l'évaluation environnementale, au vu de l'article L 122-1 du code de l'environnement qui précise : « Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité ».

Le dossier doit justifier le périmètre de projet retenu et être précisé le cas échéant en considérant les effets cumulés avec le projet de la RD 9 déjà réalisé au nord et les incidences du tronçon futur qui rejoindrait la RD 105.

II.2 – La qualité du dossier et son accessibilité pour le public

Le dossier transmis à la Mission Régionale de l'Autorité environnementale (MRAe) contient les pièces suivantes :

- étude d'impact de juillet 2019 réalisée par le bureau d'études *ATLAM Environnement* sur l'aménagement foncier agricole forestier et environnemental, et son résumé non technique,
- étude d'impact de septembre 2018 (actualisant l'étude d'impact de 2009 réalisée dans le cadre de la DUP) réalisée par le bureau d'études *SCE Aménagement et environnement* valant étude d'incidence environnementale au titre de l'article R.181.14 du Code de l'Environnement et intégrant une note d'incidence sur le NATURA 2000,
- dossier de demande d'autorisation environnementale, daté de septembre 2018,

- dossier de demande de dérogation exceptionnelle à l'interdiction de destruction d'espèces protégées et/ou d'habitats d'espèces protégées au titre des articles L.411-1 et L.412-2 du Code de l'Environnement, daté de septembre 2018,

- note complémentaire, datée de janvier 2019, en réponse aux demandes de compléments formulées dans le cadre de la phase d'examen de l'autorisation environnementale.

L'évaluation des incidences du projet, avec toutes ses composantes (infrastructure, aménagement foncier...), doit être réalisée de manière globale et restituée de manière claire dans une seule étude d'impact autoportante. La MRAe souligne que la réalisation de deux études d'impact pour le même projet est de nature à perturber la compréhension du dossier. Chaque étude d'impact remise étudie indépendamment les incidences de chaque composante du projet y compris l'évaluation des incidences Natura 2000 qui est effectuée dans une étude en considérant l'infrastructure seule et dans l'autre l'aménagement foncier seul. Or les deux composantes sont indissociables. Il en va de même pour l'analyse des impacts et la recherche de mesures d'évitement de réduction et de compensation (ERC).

Il est par conséquent impossible d'apprécier la qualité des analyses présentées. Les aires d'études différentes doivent être unifiées et justifiées. Les zones d'effets regardées de manière conjointe et l'étude d'impact unique doit démontrer la pertinence et la complémentarité des mesures proposées.

En outre, le dossier n'indique pas si les éléments de la note complémentaire ont été insérés dans l'étude d'impact. De plus, certains éléments nécessaires à la compréhension de l'étude d'impact figurent dans le dossier de demande de dérogations espèces protégées (entre autres, justification du projet et méthodologie d'expertises) et sont absents de l'étude d'impact. Le résumé non technique apparaît trop synthétique et sans aucune cartographie. Le dossier ne présente pas de cartographie de la situation actuelle du trafic et il doit actualiser les fonds de plan utilisés pour représenter le projet. Pour une bonne information du public la présentation de tableaux et de cartes de synthèse concernant le projet global, l'état initial, les enjeux et les impacts apporterait plus de clarté.

La MRAe recommande de reprendre l'étude d'impact en un seul document autoportant, qui doit couvrir l'analyse du projet global avec toutes ses composantes, et d'améliorer le résumé non technique pour faciliter la lecture et la compréhension du projet par le public.

De plus, la MRAe signale les remarques suivantes à considérer quant aux analyses, même partielles, présentées :

- Les incidences notables du projet sur le milieu naturel concernent la destruction de haies, de fourrés, de pelouses calcicoles³ et d'habitats flore et faune. Les compensations proposées pour la destruction de 1 300 m de haies et de fourrés ne sont pas suffisantes pour démontrer que le projet n'engendre pas de perte nette de biodiversité.
- La mesure de transplantation de l'espèce protégée recensée, la Renoncule à feuilles d'ophioglosse, ne peut être considérée que comme une mesure d'accompagnement car il n'y a pas suffisamment de retour d'expérience pour pouvoir garantir sa réussite.
- Si le problème de l'ambrosie, espèce invasive, est abordée, le pétitionnaire ne prévoit pas d'action ou de suivi pour limiter son développement et son implantation dans les zones non infestées. Ce point doit faire l'objet de précisions.
- Aucune cartographie des habitats potentiels ou avérés et portant sur la détection des espèces faunistiques n'apparaît dans le dossier. Seule une synthèse des enjeux écologiques (incomplète) est présentée page 88 de l'étude d'impact SCE. La MRAe recommande au pétitionnaire de compléter la partie milieu naturel par la présentation pour la faune des cartographies d'habitats et des espèces détectées lors des inventaires de terrain.
- l'étude d'impact de l'AFAF fait état, notamment, d'un impact fort sur une espèce faunistique protégée, la Linotte mélodieuse. Les mesures de réduction et de compensation via la reconstitution d'habitats détruits ne sont pas suffisamment précises, justifiées et explicitées.
- Les impacts sur l'activité agricole sont forts et nécessitent des mesures de réduction (rétablissement agricole) et de compensation.
- De manière générale, les modalités de suivi des mesures proposées ne sont pas toujours précisées. Le porteur de projet n'a pas prévu de mesures de suivi concernant le trafic routier et le niveau de sécurité liés à cet aménagement. La MRAe recommande que ce point soit précisé ou justifié.

3 pelouse sèche sur sol calcaire.

II.3 – Justification du choix de l'aménagement

Trois variantes sont analysées, la variante « 0 » correspond à la solution sans aménagement et les variantes 1 et 2 correspondent à la réalisation d'aménagements entre la RN 11 et le giratoire avec la RD 108 (cartographie page 137 de l'étude d'impact SCE). La MRAe signale que, compte tenu des incidences sur l'activité agricole, d'autres variantes auraient pu être étudiées.

Une synthèse concernant la comparaison multicritère des variantes est réalisée sous forme de tableau page 135 et 136 de l'étude d'impact SCE. La classification des impacts par niveau (5 au total) échelonne l'impact de très positif à impact très négatif. Pour chaque thème, un niveau d'impact est attribué à chaque variante.

Cette synthèse conclut que la variante 1 est la meilleure, sans qu'il y ait eu une réelle explication (chiffrée ou argumentée autrement) quant à son choix. De plus, le tableau montre que la variante 0 est bien meilleure concernant le « milieu physique et naturel » et « paysage et patrimoine ».

Enfin, les niveaux d'impact attribués à chaque variante, sans réelle explication, peuvent paraître arbitraires. On peut prendre les exemples suivants :

- Concernant le trafic : La variante 0 a un impact très négatif pour « augmentation du trafic à l'intérieur des centres urbains des communes de la zone d'étude et des alentours », au contraire des variantes 1 et 2, sans estimation chiffrée. De plus, « l'amélioration de la desserte intercommunale entre les communes du nord de la RN 11 (Saint-Xandre, Puilboreau) et les communes situées au sud (Périgny, Chagnolet, Dompierre-sur-mer) » est difficilement compréhensible, du fait que le réseau actuel dessert déjà ces secteurs.
- Il en est de même concernant les impacts pour la « sécurité » et les « nuisances sonores » qui sont évoqués sans s'appuyer sur une démonstration minimale.

La MRAe a rendu un avis en date du 15 mai 2019 sur le Plan Local d'Urbanisme intercommunal de la communauté d'agglomération de La Rochelle. Concernant les mobilités, la MRAe avait souligné le caractère insuffisant du diagnostic pour identifier l'ensemble des enjeux sur lesquels s'appuie le programme d'orientations et d'actions déplacements (notamment pas d'identification des pôles générateurs de trafic présents et projetés de l'agglomération). Il était recommandé d'expliquer la politique sur la hiérarchisation des accès routiers et leur potentielle saturation puis, selon les enjeux identifiés, de proposer des orientations adaptées. La MRAe souligne que le présent aménagement, exposé comme stratégique dans le SCoT, devrait trouver des éléments de justification dès le document d'urbanisme intercommunal. Or, dans le dossier objet du présent avis, ce n'est pas le cas et la justification du choix de cet aménagement au plan territorial n'est pas présentée de manière suffisamment explicite et claire.

III. Synthèse des points principaux de l'avis de la Mission régionale d'autorité environnementale

Le projet présenté porte sur l'aménagement d'une liaison routière entre la RN 11 et la RD 108. Le dossier n'apporte pas l'explication sur le périmètre de projet retenu et joint des informations contradictoires notamment en citant un projet de voie structurante qui relie La Rochelle à la Vendée et qui dépasserait le seul périmètre de la liaison précitée.

Le dossier se compose de 2 études d'impact différentes dissociant l'évaluation environnementale de l'infrastructure et de l'aménagement foncier agricole et forestier, ce qui est de nature à perturber la compréhension du projet dans son ensemble, et l'appréciation des analyses et des mesures proposées.

La justification du projet n'est pas assez claire et ne permet pas d'appréhender pleinement l'orientation et les choix du pétitionnaire, ce qui peut poser question quant à la mise en œuvre de la séquence évitement-réduction-compensation (ERC) de cet aménagement.

La démarche ERC de ce projet doit être présentée clairement dans l'étude d'impact ce qui implique que l'ensemble des mesures et leurs suivis soit exposés de manière explicite et complète. Une synthèse doit également en être apportée.

La Mission Régionale d'Autorité environnementale fait par ailleurs d'autres observations et recommandations plus détaillées dans le corps de l'avis.

A Bordeaux, le 5 août 2019.

Pour la MRAe Nouvelle-Aquitaine
Le président de la MRAe

Signé

Hugues AYPHASSORHO