

## PRÉFET DE LA CHARENTE-MARITIME

PRÉFECTURE

La Rochelle, le 1 2 FEV. 2019

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL

DIRECTION
DE LA COORDINATION ET
DE L'APPUI TERRITORIAL

BUREAU DE L'ENVIRONNEMENT

#### Communes de Cozes et Grézac

Arrêté
déclarant d'utilité publique
les travaux relatifs au projet de contournement de la commune de Cozes
et emportant mise en compatibilité
des plans locaux d'urbanisme des Communes
de Cozes et de Grézac

# LE PRÉFET DE LA CHARENTE-MARITIME Chevalier de l'Ordre National du Mérite

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et notamment les articles L121-1 et L122-1;

Vu le code de l'environnement et notamment l'article L126-1;

Vu le code de l'urbanisme et notamment l'article L153-54;

**Vu** le Code rural et de la pêche maritime, notamment ses articles L123-24 à L123-26, L352-1, R123-30 à R123-39 et R3521-1 à R3522-15 ;

Vu les courriers du Président du Conseil Départemental de la Charente-Maritime, en date des 23 novembre 2016 et 29 mai 2017, sollicitant l'ouverture d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique concernant le projet de contournement nord de Cozes ;

Vu le dossier soumis à enquête publique ;

Vu le plan local d'urbanisme de la commune de Cozes approuvé le 23 novembre 2010;

Vu le plan local d'urbanisme de la commune de Grézac approuvé le 8 septembre 2005 :

Vu l'avis de l'Autorité environnementale, en date du 1<sup>er</sup> mars 2018;

Vu l'arrêté préfectoral 18-566 du 16 mars 2018 prescrivant l'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de contournement de la commune de Cozes ;

Vu les pièces indiquant que les formalités de publicité et d'affichage ont été effectuées conformément à la réglementation en vigueur ;

Vu le rapport du commissaire enquêteur en date du 10 juin 2018 et ses conclusions favorables à la réalisation de l'opération;

Vu la lettre du 2 août 2018 adressée à M. le Maire de Cozes lui demandant de faire connaître son avis sur le dossier de mise en compatibilité du PLU dans un délai de deux mois et l'absence de réponse ;

Vu la lettre du 2 août 2018 adressée à M. le Maire de Grézac lui demandant de faire connaître son avis sur le dossier de mise en compatibilité du PLU dans un délai de deux mois et l'absence de réponse ;

Vu la délibération de la commission permanente du Conseil Départemental du 26 octobre 2018, déclarant d'intérêt général le projet de contournement Nord de Cozes et de prendre en compte l'avis favorable du commissaire enquêteur sur le projet soumis à enquête publique ;

Vu le courrier du Président du Conseil départemental, en date du 20 décembre 2018 sollicitant la suite de la procédure d'utilité publique ;

Considérant qu'il convient d'améliorer la desserte du Pays Royannais en offrant une liaison plus directe entre la Route Départementale n°730 et la Route Départementale n°17 en déviant le trafic de transit du centre-ville de Cozes ;

Considérant que le trafic poids-lourds dans le centre-ville de Cozes est préjudiciable en termes de sécurité routière et de qualité de vie des habitants et usagers ;

Considérant que le projet prévoit la création d'un carrefour giratoire sur la route n°730 en remplacement d'un carrefour actuellement accidentogène;

SUR proposition du Secrétaire Général de la Préfecture de la Charente-Maritime ;

# ARRÊTE

- Article 1: Sont déclarés d'utilité publique, les travaux relatifs au projet de contournement Nord de la commune de Cozes, tels qu'ils figurent au plan annexé (annexe 1), au document exposant les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique du projet (annexe 2) et aux mesures destinées à éviter, réduire, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine (annexe 3).
- Article 2 : Le Conseil départemental est autorisé à acquérir, à l'amiable ou par voie d'expropriation, les emprises nécessaires à la réalisation de l'ouvrage routier de contournement dans un délai de cinq ans à compter de la publication du présent arrêté.
- **Article 3:** Le Département de la Charente-Maritime est tenu de remédier aux dommages éventuels causés aux exploitants agricoles par l'exécution d'une opération d'aménagement foncier, agricole, forestier et environnemental dans les conditions prévues aux articles L123-24 à L123-26, L352-1, R123-30 à R123-39 et R352-1 à R352-15 du Code rural et de la pêche maritime.
- **Article 4 :** La présente déclaration d'utilité publique emporte mise en compatibilité du plan local d'urbanisme des communes de Cozes et de Grézac, conformément aux documents ci-annexés.

Article 5 : Le présent arrêté sera affiché en mairies de Cozes et de Grézac et publié par tous autres moyens en usage dans ces communes. Un certificat établi par les Maires attestera de l'exécution de cette formalité.

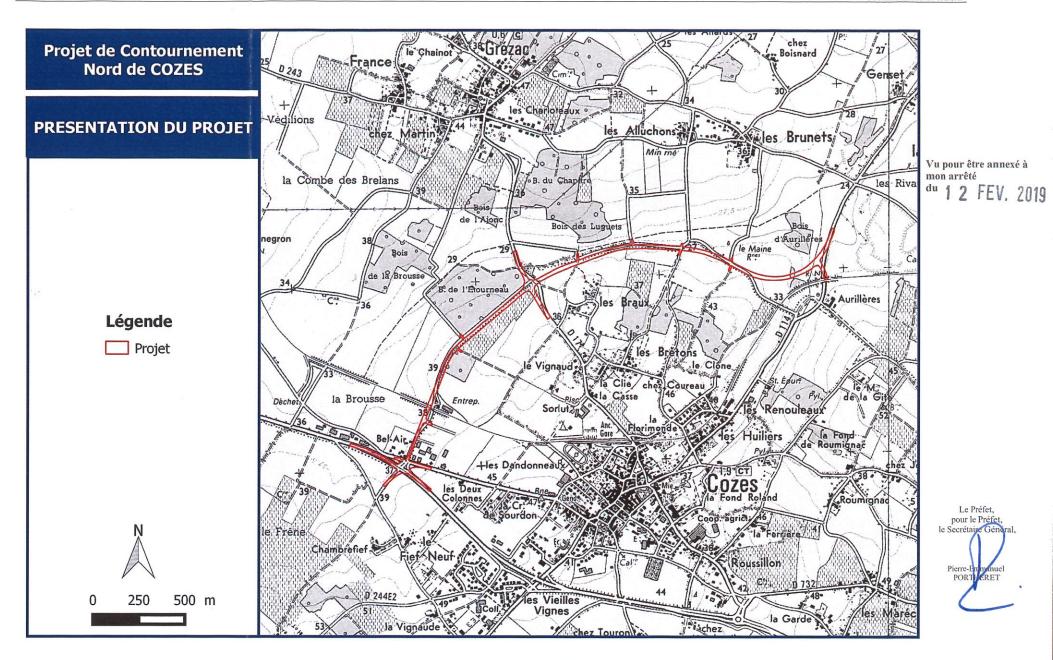
Article 6: Toute personne intéressée qui désire contester la décision peut saisir le Tribunal Administratif de Poitiers (15 rue de Blossac - BP 541 - 86020 - Poitiers Cédex) d'un recours contentieux dans les deux mois à partir de la publication de la décision attaquée. Elle peut également saisir d'un recours gracieux l'auteur de la décision ou le ministre compétent d'un recours hiérarchique. Cette dernière démarche prolonge le délai du recours contentieux qui doit alors être introduit dans les deux mois suivant la réponse, l'absence de réponse au terme d'un délai de deux mois valant rejet implicite.

Article 7: Le Secrétaire Général de la Préfecture de la Charente-Maritime, le Président du Conseil Départemental, les Maires de Cozes et de Grézac, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au Recueil des Actes Administratifs de la Préfecture par les soins du Préfet, et dont un exemplaire sera adressé au Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement et au Directeur Départemental des Territoires et de la Mer.

La Rochelle, le 1 2 FEV. 2019

Le Préfet, pour le Préfet, le Secrétaire Général,

Pierre-Emmanuel PORTHERET



### **ANNEXE 2**

# Document accompagnant l'arrêté préfectoral déclarant d'utilité publique le projet de contournement Nord de Cozes

Le présent document est établi en application des dispositions de l'article L 110-1, L122-1 du code de l'expropriation (article 145 de la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité) qui précise que "l'acte déclarant l'utilité publique est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération".

#### Présentation de l'opération

La commune de Cozes est desservie par plusieurs axes importants du réseau routier départemental et constitue l'une des portes d'entrée de l'agglomération de Royan.

Le projet de contournement de Cozes poursuit un triple objectif :

- Contribuer à l'amélioration de la desserte routière du Pays Royannais en offrant une liaison plus directe entre la RD 730 et la RD 17 en déviant le trafic de transit du centreville de Cozes :
- Améliorer la desserte de la carrière de Grézac en cours d'extension et dévier le trafic poids-lourds généré par l'exploitation des artères du centre-ville de Cozes ;
- Renforcer la sécurité des usagers grâce à la construction d'un giratoire au carrefour existant pour le raccordement sur la RD 730.

Le projet renforcera le cadre de vie des habitants de Cozes puisque le trafic sera réduit dans le centre-ville, au bénéfice de la qualité de l'air, de la réduction des nuisances sonores et de la sécurité routière.

#### Choix du projet et caractéristiques de l'aménagement

Trois fuseaux ont été préalablement envisagés :

- Un fuseau Nord en limite communale entre Cozes et Grézac qui suit sur une bonne partie de son linéaire des voiries communales et rurales et qui relie les RD 730, 17 et 114 au droit de la carrière de Grézac
- Deux fuseaux Est, dont un en plein champ qui relie directement la RD 114 à la RD 730 et un autre, plus éloigné du bourg qui suit des voiries existantes (fuseau proposé au Département par l'Association de Défense des Riverains du Canton de Cozes (ADRCC)).

Ces fuseaux Est offraient un trajet plus direct entre la carrière et la RD 730 mais ne répondaient pas à l'objectif d'amélioration de la desserte du Pays Royannais.

Au sein du fuseau Nord, trois variantes de raccordement à la RD 114 ont été comparées :

- La variante A, la plus au Nord, venant se raccorder au carrefour des RD 114 et RD 243;
- La variante B, la plus au Sud, venant se raccorder à la RD 114 au bout du chemin rural existant, au sud du passage de la RD 114 sous la voie ferrée;
- La variante C, intermédiaire, venant se raccorder à la RD 114 au nord du passage de la RD 114 sous la voie ferrée.

Vu pour être annexé à mon arrêté du 1 2 FEV. 2019

Le Préfet pour le Préfet, le Secrétaire Général,

Pierre-Emmanuel ORTHERET

Après comparaison des critères techniques, fonctionnels et relatifs à l'insertion du projet dans son environnement, la variante C apparaissait comme celle à privilégier.

Le tracé en plan a été réalisé avec les principes suivants : le raccordement de la RD 730 par un giratoire à 6 branches, le maintien du passage à niveau sur la voie ferrée, le raccordement de la RD 17 par un giratoire à 4 branches et le raccordement à l'Est en prolongement de la RD114 actuelle avec rétablissement de la RD114 Sud par un carrefour plan avec tourne-à-gauche. De nombreuses contraintes ont également été prises en compte, telles que la réutilisation maximum des chemins existants pour limiter les emprises sur le milieu naturel, agricole et viticole, la préservation maximale des zones humides et des zones boisées, la limitation de l'impact foncier sur les parcelles bâties, le rétablissement des chemins ruraux existants et la préservation des bassins de lagunage de la station d'épuration de Grézac.

Le profil en long a été calé au plus près du terrain naturel afin d'optimiser les mouvements de terre et de permettre le rétablissement des voies traversées, tout en garantissant l'écoulement des eaux de ruissellement.

Sur la section comprise entre la RD 730 et la RD 17, des arbitrages ont dû être réalisés afin de limiter les impacts et de répondre aux enjeux environnementaux.

Le calage de la section comprise entre la RD 17 et la RD 114 a été plus aisé. La zone humide, le bâti et les boisements ont été épargnés.

Afin de limiter les emprises, notamment par la création de voies de désenclavement, le Département a décidé d'autoriser la circulation des engins agricoles sur le contournement et d'autoriser les accès aux parcelles agricoles.

Le futur barreau routier fera 3 km de long dont 1 km en tracé neuf. Ce sera une route bidirectionnelle de 6 m de large avec des accotements revêtus de 2 m de part et d'autre de la chaussée. Selon les dispositifs d'assainissement routier nécessaires, le profil en travers de la route aura une emprise comprise entre 15 et 20 m.

#### Enquête publique

L'enquête publique s'est déroulée du 9 avril au 16 mai 2018.

Le Commissaire-Enquêteur a émis un avis favorable au projet de contournement. Dix observations sont favorables au projet, trois observations sont défavorables et deux ont pris la forme de propositions.

#### Déclaration de projet

Par délibération du 16 novembre 2018, la Commission Permanente du Conseil Départemental s'est prononcée favorablement sur l'intérêt général de l'opération.

\*\*\*\*\*

## **ANNEXE 3**

# Mesures destinées à éviter, réduire, accompagner les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine

Le projet prévoit :

- l'aménagement d'un carrefour giratoire à 6 branches au niveau du raccordement à la RD 730 à l'ouest
- le rétablissement du passage à niveau sur la voie ferrée
- un raccordement à la RD 17 par un giratoire à 4 branches
- un raccordement à l'est en prolongement de la RD 114 actuelle et le rétablissement de la RD 114-Sud par un carrefour plan avec tourne-à-gauche.

La longueur totale de ce nouveau barreau est de 3 km dont 1 km en tracé neuf.

L'ensemble des objectifs visés est donc respecté :

- la desserte routière du Pays Royannais sera améliorée par la création d'une liaison plus directe entre la RD 730 et la RD 17
- le trafic poids lourds généré par l'exploitation de la carrière ne transitera plus par le centre-ville de Cozes
- les échanges avec la RD 730 seront sécurisés
- le cadre de vie des habitants de Cozes sera renforcé puisque le trafic dans le centre-ville sera réduit : amélioration de la qualité de l'air, de la sécurité routière et réduction des nuisances sonores.

Le tracé a été conçu en minimisant autant que possible les impacts sur le milieu agricole, viticole, naturel et forestier. Certains choix ont du s'opérer pour rester conformes aux normes de conception routière.

Le maître d'ouvrage s'est engagé dans l'étude d'impact figurant au dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique à prendre toute une série de mesures pour éviter, réduire et accompagner les effets négatifs notables de ce projet sur l'environnement et la santé humaine.

## LES HABITATS NATURELS, LA FAUNE ET LA FLORE

#### **♦ MESURES D'EVITEMENT**

# Mesure 1 : Adapter le tracé du projet aux sensibilités écologiques

<u>Principe</u>: éviter autant que possible les atteintes au patrimoine naturel, notamment en termes de destruction d'espèces protégées et de leurs habitats.

<u>Modalités techniques</u>: grâce à la démarche d'analyse de variantes et l'adaptation du tracé aux zones écologiquement sensibles, le tracé de contournement routier retenu permet d'éviter un certain nombre d'éléments écologiques.

# Mesure 2 : Baliser et mettre en défens des zones écologiquement sensibles à proximité directe de l'emprise chantier

<u>Principe</u>: éviter la destruction ou la dégradation des habitats d'espèces protégés situés à proximité de la zone de travaux et éviter la présence des espèces protégées au sein de l'emprise du projet.

Vu pour être annexé à mon arrêté du 1 2 FEV. 2019

Le Préfet pour le Préfet, le Secrétaire Général,

Pierre-Emmanuel PORTHERET

1/10

<u>Modalités techniques</u>: avant le démarrage des travaux de déboisement et/ou de terrassement, matérialiser les zones sensibles à éviter par la pose d'un grillage orange de protection de chantier et de panneaux explicites d'alerte et informer le personnel de chantier.

Avant les travaux de défrichement et de décapage, mettre en place un système de barrières semiperméables autour des zones présentant un enjeu écologique pour les amphibiens, les reptiles ou les petits mammifères. Le principe est de permettre à la petite faune de pouvoir franchir l'obstacle pour sortir de la zone des travaux sans pouvoir y revenir.

## **♦** MESURES DE RÉDUCTION DES IMPACTS GENERIQUES EN PHASE DE TRAVAUX

## Mesure 3 : Planifier les travaux en fonction des exigences écologiques des espèces protégées

<u>Principe</u>: limiter le dérangement des espèces, éviter la destruction d'individus ainsi que la destruction ou la dégradation des habitats d'espèces à la période où ils assurent une fonction décisive dans l'accomplissement de leur cycle biologique.

<u>Modalités techniques</u>: le site est fréquenté par des oiseaux hivernants et nicheurs, des amphibiens, des reptiles, des insectes et des mammifères. Les mois de septembre-octobre constituent donc la période la plus en adéquation avec les exigences écologiques du maximum d'espèces pour la réalisation du déboisement/défrichement.

Les arbres abattus seront laissés au sol une semaine après leur abattage et avant leur bucheronnage, pour laisser fuir les individus de chauves-souris qui seraient encore à l'intérieur.

# Mesure 4 : Réduire les emprises du chantier au strict nécessaire notamment au niveau des zones écologiquement sensibles

<u>Principe</u>: optimiser et réduire la zone d'emprise chantier afin de limiter la dégradation ou l'altération des habitats naturels et habitats d'espèces ainsi que l'impact sur les espèces patrimoniales.

<u>Modalités techniques</u>: en amont du commencement du chantier, il convient de réduire au maximum les emprises travaux et d'optimiser le positionnement des bases de vie et zones de dépôts liées au chantier. Concernant les voies d'accès, le maître d'ouvrage s'engage à utiliser autant que possible les voies existantes pour le déplacement des engins mécaniques et l'ouverture du milieu (débroussaillage, élagage..).

# Mesure 5 : Mettre en place des dispositifs de prévention et de traitement des pollutions accidentelles et diffuses durant le chantier

Principe: ne pas générer de pollutions lors de la phase chantier

Modalités techniques : le maître d'ouvrage s'engage à prendre un certain nombre de mesures :

- Implanter les zones de stockage de matériaux sur des aires spécifiques, confinées, éloignées des milieux sensibles et proches des voiries et des réseaux existants. Leur emplacement définitif sera validé par le coordinateur environnemental
- Utiliser des véhicules et engins de chantier qui justifient d'un contrôle technique récent et équipés de kits de dépollution en cas de fuite de carburant ou huile
- Stocker les huiles et carburants uniquement sur des emplacements réservés, loin de toute zone écologiquement sensible
- Interdire au public l'accès au chantier et aux zones de stockage
- Traiter les eaux usées avant leur relâche dans le milieu naturel
- Ne pas brûler sur place les produits du déboisement, défrichement et dessouchage
- Ne pas rejeter les substances non naturelles sans autorisation, les retraiter par des filières appropriées
- Définir une zone spécifique qui sera aménagée (imperméabilisée et dont les eaux et produits de ruissellement seront recueillis...) pour effectuer toute vidange, ravitaillement et nettoyage d'engins et matériels
- Ne pas rejeter dans le milieu naturel les inertes et autres substances.

## Mesure 6 : Gérer les poussières

<u>Principe</u>: limiter la dégradation des habitats naturels et le dérangement de la faune consécutifs aux émissions importantes de poussières en phase chantier.

<u>Modalités techniques</u>: limiter, en période sèche, les émissions de poussières lors des travaux de terrassements, de stockage de matériaux ou de circulation des engins sur les pistes en :

- Identifiant les secteurs sensibles à la poussière (voies de circulation, habitations, ...)
- Sensibilisant le personnel du chantier
- Arrosant les pistes et sites de travaux où sont relevées des émissions de poussières. Le pompage aura lieu en conformité avec la réglementation en vigueur et après obtention des autorisations nécessaires.
- Limitant les vitesses sur la piste de chantier.

# Mesure 7 : Installer des systèmes de filtration et prendre en compte les conditions météorologiques lors de la pose des ouvrages hydrauliques

<u>Principe</u>: limiter le relargage de matières en suspension dans le lit du cours d'eau en aval des travaux et le colmatage des habitats aquatiques.

<u>Modalités techniques</u>: le maitre d'ouvrage sera vigilant pour mettre en œuvre tous les moyens pour éviter le départ de fines. Les travaux seront réalisés en dehors des périodes de pluie importantes pour limiter autant que possible le lessivage des surfaces dénudées.

Lors des travaux, un système filtrant adapté aux conditions de réalisation du chantier (filtre géotextile semi-enterré) sera mis en place en aval de la zone d'intervention pour limiter la mise en suspension de fines dans le cours d'eau. L'utilisation des bottes de paille sera proscrite car leur retrait est difficile (désagrégement) et délicat (relargage dans le milieu naturel).

Le coordinateur environnemental s'assurera de la bonne mise en œuvre de cette mesure et de son efficacité.

#### ◆ MESURES DE RÉDUCTION DES IMPACTS SPECIFIQUES EN PHASE DE TRAVAUX

# Mesure 8 : Limiter la propagation d'espèces végétales envahissantes et la dénaturation des milieux naturels du site

<u>Principe</u>: ne pas générer l'apparition d'espèces envahissantes sur le site et éviter leur prolifération.

Modalités techniques : les mesures suivantes sont préconisées :

- limiter les risques d'introduction en utilisant des espèces végétales locales pour les aménagements paysagers
- limiter les risques d'extension d'espèces envahissantes déjà présentes sur le site (le Robinier fauxacacia et le Sporobole tenace) en évitant de disperser la terre
- remettre en état et ré-ensemencer rapidement les zones remblayées.

Le coordinateur environnement réalisera un suivi de ces espèces envahissantes durant et après les travaux. Il proposera le cas échéant un protocole d'éradication adapté.

# Mesure 9 : Limiter l'impact du déboisement et du défrichement sur les espèces de chauve-souris arboricoles et les coléoptères saproxyliques

<u>Principe</u>: limiter le risque de destruction d'individus de chauves-souris et de coléoptères saproxyliques lors de l'abattage d'arbres sur l'emprise chantier.

Modalités techniques: préalablement à tout abattage, l'écologue marquera les arbres à enjeux faunistiques.

Lors de l'abattage des arbres à enjeux pour les chiroptères, l'écologue devra être présent. Les arbres identifiés seront coupés en dernier, le dérangement provoqué par les travaux peut inciter les éventuelles chauves-souris présentes dans ces arbres à changer de gîtes.

Le protocole d'abattage suivant sera mis en œuvre :

- Journée 1 :
  - Couper et débroussailler l'ensemble de la strate arborée et arbustive autour des arbres en question
  - Couper les branches basses des arbres à enjeux (sauf celles présentant des cavités ou des fissures) afin de créer des vibrations durant la journée dans l'arbre concerné et modifier la structure de ce dernier.
  - Enlever un maximum de lierre sur les arbres à enjeux.

Ces trois étapes vont modifier les conditions climatiques locales (température et humidité) et créer du dérangement incitant donc les chauves-souris à fuir cette zone forestière une fois la nuit tombée.

- Après minimum deux nuits écoulées après les trois étapes précédentes :
  - Couper les arbres à enjeux en les accompagnant si possible, dans leur chute et en veiller à ce que les cavités (fissures, trous de pics, fentes, ...) soient tournées vers le haut pour permettre la fuite des individus.
- Après deux jours et deux nuits minimum écoulés suite à l'abattage :
  - Débiter les arbres abattus en laissant sur place (hors emprise travaux) les sections présentant des indices de présence d'insectes saproxyliques comme le Grand Capricorne ou le Lucane Cerf-volant. Veiller à ce que ces sections favorables ne reposent pas entièrement sur le sol, mais qu'elles soient légèrement surélevées (une des extrémités doit reposer sur une souche, une branche coupée, ...).

# Mesure 10 : Maintenir et créer des zones refuges pour les amphibiens et les reptiles

<u>Principe</u>: maintenir et créer des habitats favorables aux amphibiens et aux reptiles afin d'augmenter les capacités de refuge.

<u>Modalités techniques</u>: cette mesure se déclinera en deux actions principales : conserver les résidus de coupes et les souches et construire des hibernaculums.

Conservation des résidus de coupes : optimiser la résilience des milieux en créant une litière enrichie favorable aux reptiles, amphibiens ou encore certains mammifères tels que le Hérisson d'Europe. Ainsi, au cours des travaux, les résidus de coupe (copeaux et petites branches) seront disposés en limite d'emprise (autour des clôtures), préférentiellement au pied des nouvelles haies, afin de favoriser le développement de la litière.

Construction d'hibernaculums : pour les sites qui n'ont pas de milieux d'accueil favorable, il sera fait un amas de cailloux, graviers ou briques, placé sur le sol préalablement décompacté sur 50 à 80 cm, et légèrement surcreusé. L'ensemble sera ensuite recouvert de terre et végétaliser mais la couverture doit laisser des accès au cœur du dispositif.

Dans la mesure du possible ces aménagements seront réalisés avant les travaux afin de compenser la perte d'habitat. Il s'agira de veiller à ce qu'ils soient disposés de façon à empêcher tout risque d'écrasement.

#### Mesure 11 : Maintenir l'effet lisière

<u>Modalités techniques</u>: En bordure d'emprise des deux bois impactés, le déboisement devra être fait de manière à conserver des souches d'arbres buissonnant afin d'éviter une rupture brutale entre milieux ouverts et milieux arborés. L'aménagement d'une lisière mettra l'accent sur l'étagement de la végétation. Cette lisière devra être distante de plusieurs dizaines de mètres de l'ouvrage routier afin d'éviter les risques de collision des chiroptères avec les voitures.

### **♦** MESURES DE RÉDUCTION DES IMPACTS SPECIFIQUES EN PHASE D'EXPLOITATION

## Mesure 12 : Réaliser un entretien raisonné des abords de l'aménagement

<u>Principe</u>: gérer les accotements d'un point de vue écologique tout en respectant les impératifs de la sécurité routière.

<u>Modalités techniques</u>: en fonction de la localisation de la dépendance routière, les techniques d'entretien à mettre en œuvre diffèreront:

- pour des raisons de sécurité routière, la banquette la plus proche de la voie et le terre-plein central seront régulièrement fauchés. La hauteur de coupe ne sera cependant pas inférieure à 10 cm, ce qui permet à de nombreuses espèces animales et végétales de réaliser leur cycle biologique;
- au-delà de cette bande de sécurité, une fauche tardive avec exportation des végétaux sera effectuée, si possible une fois par an, à partir du mois d'octobre ;
- l'utilisation de produits chimiques tels que les produits phytosanitaires sera totalement proscrite ;
- les éléments boisés subiront une taille douce pour éviter l'usage de l'épareuse qui en déchiquetant les branches, est responsable du dépérissement des alignements d'arbres et des haies.

# Mesure 13 : Adapter le dimensionnement des ouvrages de franchissement des cours d'eau aux enjeux écologiques

Principe: assurer la transparence des ouvrages hydrauliques pour la faune terrestre et aquatique.

Modalités techniques: l'ouvrage proposé est un demi-ovoïde au-dessus du lit ou un dalot en béton équipé de banquettes en gradins de chaque côté (0,50m minimum de largeur avec deux marches minimum). Un enrochement ou la création d'une rampe d'accès en béton sur deux ou trois mètres sera effectué à l'entrée de l'ouvrage pour limiter l'envahissement par la végétation, et faciliter l'accès à la banquette. La dernière marche de la banquette devra être au-dessus du niveau d'eau d'une crue centennale. L'ouvrage devra être le plus lumineux possible, il faudra donc veiller à maximiser la taille de l'ouverture.

L'aménagement de cet ouvrage devra être complété par un système de contention (grillage) afin d'orienter les espèces vers le passage et d'en disposer.

## Mesure 14 : Remettre en état les emprises travaux après le chantier

<u>Principe</u>: favoriser la recolonisation des emprises chantier par une faune et une flore locale.

Modalités techniques: les surfaces concernées par des emprises temporaires (qui auront été remaniées/perturbées...) seront remises en état, ou tout du moins les conditions favorables à une recolonisation par la végétation naturelle seront recréées. Ceci consistera en un nettoyage minutieux (macro-déchets...), au retrait de la couche superficielle du sol si elle est exogène (matériaux ayant servi aux remblaiements, matériaux de stabilisation des pistes...), puis en un décompactage (passage d'une herse...), suppression des ornières, reconstitution des fossés et biefs, des talus, des éventuels murets, des haies, des chemins agricoles...

En fonction des installations de chantier et du mode d'exploitation des bases-vie, des travaux de décompactage et de régalage de substrat favorable seront à réaliser à la fin du chantier (travaux de remise en état). Par ailleurs, dans le but de diversifier au maximum les formations végétales, la remise en état visera l'hétérogénéité, que ce soit au niveau édaphique (différents types de substrat) ou topographique (variabilité de la topographie : talus plus ou moins raides, dépressions...).

De façon à favoriser les espèces locales, aucune graine ne sera semée. La végétalisation se fera de façon spontanée à partir des habitats naturels adjacents. En cas de risque de colonisation par des espèces exotiques envahissantes, la palette des essences choisies devra être validée par le coordinateur environnement.

#### **♦** MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

## Mesure 15: Elaborer un cahier des charges environnement et choisir les entreprises

<u>Principe</u>: engager les entreprises à la prise en compte des préconisations environnementales et garantir ainsi leur bonne mise en œuvre.

<u>Modalités techniques</u>: ces mesures visent, tout au long de la vie du projet, à s'assurer du respect de l'environnement.

Le Dossier de Consultation des Entreprises intégrera les préconisations environnementales et inclura de fortes pénalités en cas de non-respect. Il comprendra un plan d'identification des zones écologiquement sensibles.

## Mesure 16: Accompagner chaque tranche de travaux par un coordonnateur environnemental

<u>Principe</u>: limiter au maximum les effets du chantier sur les milieux naturels, la faune et la flore du site en assurant un suivi adapté des entreprises en charge des travaux

# Modalités techniques:

Phase préparatoire au chantier : réunion préparatoire au chantier avec l'entreprise de travaux pour notamment déterminer la zone exacte d'emprise des travaux et des accès, repérer les enjeux et contraintes liés aux milieux naturels, à la faune et à la flore et piqueter les zones sensibles.

Phase chantier: visites régulières sur le chantier pour vérifier le respect de l'ensemble des prescriptions écologiques, assister pour la prise en compte des espèces végétales invasives, proposer en fonction des difficultés rencontrées sur le terrain, de nouvelles prescriptions et vérifier le bon état des installations mises en place.

**Phase post-chantier :** assister l'entreprise à définir les éventuelles mesures de remise en état du chantier. Chacune des interventions et visites du coordinateur environnemental fera l'objet d'un relevé contradictoire d'observations et/ou de décisions.

Les suivis réalisés feront l'objet d'une note annuelle et d'une synthèse en fin de travaux.

#### **♦** MESURES DE SUIVI

# Mesure 17 : Suivre l'efficacité des mesures de réduction

<u>Principe</u>: vérifier l'efficacité des mesures mises en œuvre pour limiter les impacts et capitaliser l'expérience, mais aussi apporter des corrections si nécessaire.

## Modalités techniques:

- 1-Suivre l'évolution de la végétation suite à la remise en état du site et de la gestion extensive des bords de routes : il s'agit de réaliser des relevés phytosociologiques de végétation sur l'emprise travaux et à proximité afin d'évaluer la vitesse et la qualité de la cicatrisation des milieux naturels.
- 2-Suivre l'évolution de la gestion des lisières en évaluant l'intérêt de la mesure pour l'avifaune et les chiroptères : réaliser des points d'écoute de l'avifaune et poser des détecteurs ultrasons chauves-souris.
- 3-Suivre la fréquentation des corridors par la faune terrestre : Réaliser des campagnes de piégeage photo.

#### LE SOL

#### Mesure 1 : Optimiser les mouvements de terre

Principe : le profil en long a été calé au plus près du terrain naturel.

#### Mesure 2 : Gérer l'excédent de matériaux

Le projet va être excédentaire en matériaux.

<u>Principe</u>: la totalité des remblais nécessaires à la réalisation du projet proviendra du site. Le volume excédentaire pourra être réutilisé hors chantier selon les conditions économiques du moment. En dernier recours, les matériaux excédentaires seront qualifiés de "déchets ultimes" et dirigés vers un centre de stockage adapté.

### Mesure 3: Maintenir la terre végétale

Principe : la terre végétale décapée sera mise en dépôt et réutilisée sur site.

#### L'EAU ET LES MILIEUX AQUATIQUES

## Mesure 1 : Gestion des eaux de manière séparative

<u>Principe</u>: afin de préserver la qualité des eaux et de ne pas sur-dimensionner les ouvrages de traitement, il le projet prévoit la mise en place d'un système de gestion séparatif des eaux de ruissellement issues de la plate-forme routière et des écoulements naturels interceptés par le projet.

6/10

# Mesure 2 : Prendre les mesures adaptées en phase travaux

<u>Principe</u>: pour limiter les risques de pollution accidentelle, les précautions d'usage suivantes seront prises pendant les travaux :

- n'autoriser que des engins et matériels homologués sur lesquels une maintenance préventive aura été effectuée
- étanchéifier les aires d'entrepôts de matériaux, de ravitaillement, de lavage et d'entretien des engins et recueillir les eaux dans un bassin ou bac.
- recueillir les produits de vidange et les évacuer en fûts fermés vers des décharges agréées régulièrement.
- effectuer les opérations de remplissage des réservoirs de manière sécurisée (pistolets à arrêt automatique, contrôle de l'état des flexibles).
- interdire tout produit, toxique ou polluant sur site en dehors des heures de chantier, pour éviter tout risque de dispersion nocturne,
- assurer la remise en état des lieux après les travaux.

Une intervention hors période de fortes pluies permettra en outre :

- de limiter le lessivage des sols décapés et potentiellement souillés
- d'éviter tout transport rapide de pollution (mécanique ou chimique),
- de traiter rapidement une éventuelle pollution accidentelle par pompage ou écopage.

En cas de fuite de fuel ou d'huile sur le sol, les matériaux souillés devront être évacués vers des décharges agréées.

Par ailleurs, les aires de vie du chantier, baraquements, sanitaires, sont source d'eaux vannes, mais aussi de rejet de savons et détergents forts préjudiciables pour le milieu aquatique. Ces eaux, chargées de matière organique biodégradable, consommatrice d'oxygène dissous, riches en phosphates et produits tensio-actifs comme les détergents, inhibent le pouvoir auto-épurateur des milieux aquatiques les plus vulnérables et limitent le développement des micro-organismes benthiques. Elles seront par conséquent intégralement collectées et traitées préalablement à tout rejet dans le milieu naturel.

Un plan d'intervention, élaboré par l'entreprise titulaire du marché de travaux, sera mis en place pour intervenir en cas de pollution accidentelle. Il sera intégré au Plan de la Qualité Environnementale établi pour l'ensemble des travaux. Il stipulera les modalités de récupération et d'évacuation des substances polluantes, le matériel nécessaire et le plan des accès permettant d'intervenir rapidement, la liste des personnes et organismes à prévenir en priorité (service de la Police de l'eau, CSP, maître d'ouvrage...).

Les termes de ce plan seront ajustés lors des repérages préparatoires du chantier.

Pour les substances et produits nécessaires au chantier, le choix privilégiera ceux dont le caractère est réputé le moins toxique pour le milieu, agréé et compatible avec les contraintes de préservation de la qualité des eaux.

# Mesure 3 : Mettre en place un système d'assainissement pour le recueil et le traitement des eaux pluviales issues de la chaussée

<u>Principe</u>: les eaux de ruissellement de chaussée seront recueillies dans les cunettes enherbées situées de part et d'autre de la chaussée, puis dirigées dans des bassins de stockage équipés d'un régulateur de débit (débit de rejet de 3L/s/ha) et d'un débourbeur déshuileur.

<u>Modalités techniques</u>: 4 bassins seront ainsi implantés au droit des différents points bas du projet, dimensionnés pour une période de retour de 10 ans.

## Mesure 4 : Gérer les écoulements naturels

<u>Principe</u>: les eaux du bassin versant naturel intercepté par le projet seront récoltées dans des fossés créés en pied de talus de remblai ou en crête de talus de déblai. Les écoulements du bassin versant naturel seront rétablis aux points bas, par des ouvrages hydrauliques (buses ou dalots) réalisés sous la chaussée. Ces fossés d'évacuation des eaux des bassins versants naturels sont dissociés des fossés d'évacuation des eaux de la plateforme routière. Le dimensionnement des ouvrages hydrauliques est réalisé pour une période de retour de 100 ans.

Modalités techniques : 5 ouvrages hydrauliques seront ainsi mis en place.

## Mesure 5: Réduire l'impact sur les zones humides

<u>Principe</u>: le projet a été calé de manière à minimiser les emprises sur les zones humides, qui assurent tout un ensemble de fonctionnalités (amélioration de la qualité de l'eau, accueil de la biodiversité, régulation de la quantité d'eau, usages socio-économiques).

#### LE PAYSAGE

# Mesures prises sur la séquence comprise entre la RD 730 et le second boisement

- Création d'un alignement pour intégrer la Zone d'Activités
- Création d'un boisement pour intégrer la voie d'accès au transformateur
- Renaturation de l'emprise des anciennes voiries face au silo
- Création d'un bassin de rétention des eaux pluviales sous forme d'une large noue parallèle à la voie de chemin de fer et peu profonde pour éviter les clôtures
- Accompagnement du bassin par une haie bocagère
- Reprise de la frange du boisement en contact avec l'infrastructure.

# Mesures prises sur la séquence comprise entre le second boisement et la RD 17

- Haie bocagère à épaissir à l'Ouest afin de pérenniser cette dernière
- Reprise des franges de boisements en contact avec l'infrastructure
- Reprise de la frange de vigne en contact avec l'infrastructure
- Ponctuation de la présence du giratoire par la plantation d'un bosquet d'arbres
- Renaturation de l'emprise de l'ancienne voirie avec remise en culture pour partie et mise en boisement pour le reste
- Création d'un bassin de rétention des eaux pluviales de forme naturelle aux pentes douces et de faible profondeur pour éviter les clôtures.

## Mesures prises sur la 1<sup>ière</sup> moitié de la liaison RD 17 – RD 114

- Ponctuation de toutes les intersections par la plantation de bosquets d'arbres.
- Renaturation de l'emprise des anciens chemins agricoles avec remise en culture.
- Haie bocagère à créer au Nord/Est afin de donner une échelle à l'infrastructure tout en diminuant l'impact de la présence du bassin de rétention à venir.
- Création d'un bassin de rétention des eaux pluviales de forme naturelle aux pentes douces et de faible profondeur pour éviter les clôtures.

## Mesures prises sur la 2<sup>nde</sup> moitié de la liaison RD 17 – RD 114

- Ponctuation de toutes les intersections par la plantation de bosquets d'arbres.
- Renaturation de l'emprise des anciens chemins agricoles avec remise en culture.
- Reprise de la frange de vigne en contact avec l'infrastructure.
- Création d'un bassin de rétention des eaux pluviales de forme naturelle aux pentes douces et de faible profondeur pour éviter les clôtures.
- Haie bocagère large à créer en arrière du bassin dans le cadre de la renaturation de l'ancienne voirie.

### **L'URBANISME**

### Mesure 1 : Mettre en compatibilité les documents d'urbanisme de Grézac

- Redéfinir la limite de l'Espace Boisé Classé au droit de la RD 17.
- Prévoir l'inscription d'un espace réservé au bénéfice du Département dans le futur PLU.

## Mesure 2 : Mettre en compatibilité les documents d'urbanisme de Cozes

- Supprimer la zone destinée à accueillir les gens du voyage.
- Diminuer le périmètre de la zone N impactée et créer une zone autorisant les travaux.
- Supprimer l'emplacement réservé de la commune qui était destiné à l'aménagement d'une aire de passage des gens du voyage.
- Redéfinir la limite de l'Espace Boisé Classé impacté.
- Prévoir l'inscription d'un espace réservé au bénéfice du Département dans le futur PLU.

### LE FONCIER ET LES ACTIVITES AGRICOLES

# Mesure 1 : Réduire les pertes de surfaces agricoles par exploitation

• Mener une procédure d'Aménagement Foncier Agricole et Forestier.

## Mesure 2 : Maintenir les équipements agricoles existants

• Rétablir les réseaux d'irrigation qui pourraient être impactés.

## Mesure 3 : Pénaliser le moins possible les circulations agricoles

- Autoriser les agriculteurs à emprunter la voie de contournement avec leurs engins agricoles.
- Rétablir les chemins agricoles interceptés sous réserve qu'ils n'entraînent pas de problèmes de sécurité.

### **LES CONDITIONS DE CIRCULATION**

## Mesure 1 : Gérer la phase travaux

- Elaborer un plan de circulation adapté au phasage des travaux afin de maintenir un niveau de sécurité routière optimal durant toute la durée des travaux.
- Garantir le maintien de tous les accès des riverains de la zone de chantier.
- Prendre toutes les mesures nécessaires à la sécurité routière (alternats, limitation des vitesses autorisées, signalisation claire...).

#### Mesure 2: Inciter à utiliser le contournement

• Pour limiter la circulation des poids lourds dans les artères du centre-ville de Cozes, il sera mis en place une limitation de tonnage.

#### LE CADRE DE VIE DES RIVERAINS

## Mesure 1 : Prendre les mesures nécessaires pour préserver la qualité de l'air en phase travaux

- Quelques précautions d'usage permettent d'éviter ou de réduire les rejets dans l'air et les nuisances induites pour l'environnement :
  - stocker les matériaux à l'abri du vent et protéger les zones de stockage afin de prévenir toute dispersion (bâchage, signalisation...)
  - par temps sec et venteux, arroser les zones de chantier afin d'empêcher l'envol de grandes quantités de poussières pouvant nuire à la santé des personnes, à la faune ou à l'environnement (milieux aquatiques)
  - lors du transport de matériaux, limiter la dispersion des poussières dans l'air par un système de bâchage ou d'arrosage des bennes
  - n'autoriser sur le chantier que des engins homologués et conformes à la réglementation
  - privilégier dans le choix des substances et produits nécessaires au chantier, ceux dont le caractère est réputé le moins toxique pour l'environnement

En vue de limiter ces nuisances, le chantier sera le plus isolé possible des espaces réservés à la circulation des personnes et des véhicules (mise en place de barrières si nécessaire). Le personnel de chantier sera sensibilisé au risque encouru lors de l'utilisation de produits reconnus nocifs et s'attachera à respecter les prescriptions particulières en termes de sécurité.

## Mesure 2 : Prendre les mesures nécessaires pour réduire les nuisances sonores en phase travaux

• Les plages horaires de travail autorisées seront strictement respectées. Le travail sera interdit entre 22h et 7h en semaine, les samedis avant 8h et après 20h, les dimanches et jours fériés (sauf dérogation spéciale).

Les travaux exceptionnels à exécuter hors plages horaires autorisées devront être limités et les riverains informés.

Afin d'atténuer la gêne occasionnée aux riverains, le chantier pourra s'organiser de la manière suivante :

- positionner la zone de concassage au plus près des emprises afin de limiter la gêne pour les riverains
- mettre en place un plan de circulation pour une meilleure gestion des flux entrants et sortants
- limiter la vitesse sur le chantier
- identifier les interventions exceptionnellement bruyantes pour pouvoir les planifier et éventuellement les regrouper
- optimiser les approvisionnements des matériaux et des équipements afin de limiter les trafics d'engins sur et vers le site.

#### LA SANTE HUMAINE

## Mesure 1: la pollution des eaux

• Les eaux de chaussée seront recueillies dans des fossés enherbés situés de part et d'autre de la chaussée, puis dirigées dans des bassins de stockage équipés d'un débourbeur déshuileur et rejetées à débit régulé dans les fossés existants à proximité.

La pollution nette rejetée dans le milieu sera ainsi négligeable.

## Mesure 2: le sol et le sous-sol

• Les dispositions prises pour limiter les risques de pollutions des eaux permettront de limiter le risque de pollution des sols, tant en phase de chantier qu'en phase d'exploitation.

# **Mesure 3: les nuisances sonores**

• Une étude acoustique a été réalisée, les résultats ont permis de conclure à l'absence de dépassement des seuils réglementaires au droit des façades des habitations riveraines du futur contournement de Cozes.