

Avis de l'autorité administrative compétente en matière d'environnement
au titre des articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement

Aménagement de la RD107 entre Sarrey et Montigny-le-Roi

Département de la Haute-Marne

1. Préambule

Le conseil général de la Haute-Marne projette des travaux d'aménagement de la route départementale RD107 entre les villages de Sarrey et Montigny-le-Roi, afin d'en améliorer la viabilité hivernale et de faciliter l'accès à la zone d'activités de Sarrey pour les poids-lourds.

L'article R.122-2 du code de l'environnement soumet à l'obligation de réalisation d'une étude d'impact les projets de route d'une longueur supérieure ou égale à 3 kilomètres. Les projets soumis à étude d'impact font l'objet d'un avis du préfet de région en sa qualité d'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement. Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il doit être joint au dossier d'enquête publique en application de l'article R.122-7 du code de l'environnement.

Le présent avis ne présume pas des avis et décisions qui seront rendus lors de l'instruction des différentes procédures auxquelles le projet peut être soumis. Le préfet de la Haute-Marne ainsi que le directeur de l'agence régionale de santé ont été consultés lors de son élaboration.

2. Présentation du projet et du contexte

La route départementale RD107 relie Montigny-le-Roi (commune de Val-de-Meuse) et Nogent, à environ 15 km au nord de Langres. Elle permet notamment la desserte de la commune de Sarrey et de la zone d'activités qu'elle abrite depuis Montigny-le-Roi et l'autoroute A31. En période hivernale, la mise en place de barrières de dégel est fréquemment nécessaire sur ce tronçon ; dans cette situation, la desserte de la zone d'activités de Sarrey par les poids lourds est difficile voire impossible, ce qui a un impact sur l'activité des entreprises.

Ainsi, le projet présenté par le conseil général de la Haute-Marne vise à améliorer la viabilité hivernale de la RD107 afin de faciliter l'accès à la zone d'activités en période de gel. Il consiste à réaménager deux tronçons de la RD107, entre Sarrey et Épinant d'une part, et entre Épinant et Montigny-le-Roi d'autre part. Il prévoit :

- l'élargissement de la chaussée à 6 m, pour permettre le croisement des poids lourds ;
- le renforcement de la structure de la chaussée (mise hors-gel) ;
- le « lissage » du profil en long et la rectification de certains virages ;
- la reconstruction des ouvrages hydrauliques de franchissement de cours d'eau et la mise en place de fossés enherbés pour la gestion des eaux pluviales.

Parallèlement, un projet de réaménagement de la route traversant Épinant, accompagné de travaux d'assainissement et d'enfouissement des réseaux, est à l'étude par la commune de Val-de-Meuse qui en serait le maître d'ouvrage.

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

L'étude d'impact est claire et proportionnée aux enjeux et aux effets du projet. Elle comprend tous les éléments requis par l'article R.122-5 du code de l'environnement. Elle est accompagnée d'un résumé non technique qui présente clairement son contenu.

Analyse de l'état initial de l'environnement

L'analyse de l'état initial de l'environnement est globalement complète et proportionnée aux enjeux. Les différentes parties (milieu physique, milieu naturel, milieu humain et socio-économie) sont bien illustrées. L'analyse de l'état initial se conclut par une carte et un tableau de synthèse qui font clairement apparaître les principaux enjeux du projet.

Les enjeux identifiés comme les plus forts sont la présence de zones humides aux abords du tracé, d'une superficie totale de 4 700 m², le risque d'instabilité des terrains lié à leur structure géologique, la présence d'une ligne électrique et d'une canalisation de transport de gaz, ainsi que l'importance de la route pour les habitants et l'économie du secteur.

L'étude relève, en outre, d'autres enjeux considérés comme moyens, qui nécessiteront néanmoins une prise en compte spécifique par le projet :

- la vulnérabilité des eaux souterraines de la nappe des grès du Réthien, peu profonde au droit du projet. Le tracé de la route traverse le périmètre de protection rapproché du captage d'alimentation en eau potable d'Épinant ;
- la route coupe cinq ruisseaux, affluents de la Traire ou de son affluent la Moutelle, qui présentent une assez bonne qualité d'eau ;
- la présence aux abords de la route de plusieurs habitats naturels intéressants sur le plan écologique. Ceux-ci sont principalement liés à la présence de zones humides, notamment aux abords des cours d'eau, mais également de haies constituant des éléments favorables à la reproduction d'oiseaux ;
- la proximité de la zone de protection spéciale (ZPS) « Bassigny », site Natura 2000 dédié à la préservation des oiseaux, et la présence sur le site d'espèces caractéristiques de cette zone, susceptibles d'y nicher compte-tenu de la présence d'habitats naturels favorables ;
- la présence d'espèces d'amphibiens protégées par la réglementation, dont des sites de reproduction ont été observés à proximité de la route. En particulier, une mare située sur le cours du ruisseau de Sirefontaine, au nord de la route, est séparée par cette dernière d'un boisement constituant un site propice à l'hivernage des amphibiens. L'étude indique qu'aucun déplacement d'individus n'a été observé entre ces deux sites, mais que le ruisseau de Sirefontaine constitue sans doute un corridor biologique reliant ces espaces. Le maintien, voire l'amélioration de la fonctionnalité de ce corridor est donc l'un des objectifs du projet.

Le captage d'alimentation en eau potable d'Épinant n'est, selon l'étude, plus utilisé. Néanmoins ses périmètres de protection existent toujours et constituent une servitude d'utilité publique que le maître d'ouvrage doit prendre en compte, notamment en recueillant l'avis d'un hydrogéologue agréé en matière d'hygiène publique avant la réalisation des travaux de terrassement.

L'étude expose les enjeux écologiques du projet, mais la rédaction de ses conclusions tend à en minimiser l'importance en n'analysant ces enjeux qu'en termes de contraintes réglementaires. Il aurait été appréciable que les sensibilités des milieux naturels et les objectifs de préservation ou d'amélioration de la fonctionnalité écologique de ces milieux y soient mieux mis en avant.

Enfin, l'environnement sonore à proximité des villages a été étudié. Les niveaux sonores mesurés y sont qualifiés de modérés. Cependant l'étude ne conclut pas clairement sur la source du bruit mesuré, qui semble corrélé au trafic routier, notamment le trafic des poids lourds.

Effets du projet sur l'environnement et mesures d'atténuation

L'étude présente les effets du projet sur les différentes composantes environnementales, ainsi que les mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser ces effets. Les éléments les plus significatifs sont discutés ci-dessous.

Milieu physique

L'élargissement de la route et la rectification de son profil en long impliquent des travaux de terrassement qui modifieront localement le relief du terrain. L'ampleur de ces modifications sera limitée dans la mesure où le tracé de la route sera peu modifié : le projet générera l'extraction de 33 000 m³ de déblais et la réalisation de 23 000 m³ de remblais. L'étude ne précise pas le devenir des matériaux excédentaires.

L'augmentation des surfaces imperméabilisées modifiera les conditions d'écoulement des eaux pluviales. Des fossés enherbés seront créés pour recueillir ces eaux, en infiltrer une partie dans le sol et acheminer l'excédent vers les cours d'eau qui traversent la route. Les ouvrages hydrauliques existants seront reconstruits et dimensionnés de manière à gérer une pluie centennale¹, ce qui n'est pas le cas actuellement. Ainsi, l'impact du projet sur les eaux superficielles sera plutôt positif.

Enfin, toutes les précautions d'usage seront prises pour limiter le risque de pollution du sol et des eaux en phase travaux : utilisation d'aires étanches munies de dispositifs de rétention pour le stockage des produits polluants, pour l'approvisionnement et le lavage des engins sur le chantier, etc.

Milieu naturel

L'augmentation de l'emprise de la route entraînera la destruction d'habitats naturels au voisinage de celle-ci. On peut regretter que l'étude n'analyse l'impact de ces destructions que vis-à-vis des habitats et espèces protégés par la réglementation. Même si aucune des contraintes réglementaires identifiées dans l'étude d'impact n'est attachée à la biodiversité « ordinaire », l'évaluation de l'impact du projet sur celle-ci aurait été pertinente.

Globalement, l'impact du projet reste faible en raison des superficies concernées. Le principal impact concerne la destruction de 786 m² de zone humide. Les surfaces concernées ne sont pas précisément localisées le long du linéaire de la route.

Pour compenser partiellement cette destruction, le maître d'ouvrage prévoit la création d'une mare destinée à constituer un milieu favorable à la reproduction des amphibiens. Cette mare d'environ 200 m², pour une profondeur maximale de 1,2 m, sera située à proximité du ruisseau de Sirefontaine au sud de la route. Les effets attendus de cette mesure sont clairement exposés, mais faute d'une analyse des fonctionnalités des zones humides détruites, il n'est pas possible de juger de l'équivalence entre les effets positifs de la mesure et les effets négatifs du projet. Au demeurant, la création de la mare est présentée comme une mesure d'accompagnement du projet et non comme une réelle mesure de compensation, que le maître d'ouvrage ne juge pas nécessaire (voir les remarques à ce sujet à la partie 4 ci-dessous).

L'autre impact notable réside dans la destruction d'un linéaire de 246 mètres de haies et alignements d'arbres, privant les oiseaux du secteur d'autant de sites de nidification. Le projet prévoit de compenser cet impact par la plantation de 250 mètres de haies arbustives constituées d'essences locales. L'étude fournit peu de détails sur les modalités de mise en œuvre de cette mesure : localisation des haies à planter, calendrier de réalisation, modalités d'entretien. Les travaux seront planifiés de manière à ne pas perturber la reproduction des oiseaux.

Ainsi, le projet ne devrait pas avoir d'incidence notable sur l'avifaune, notamment sur les oiseaux de la ZPS voisine dont il n'est pas susceptible de remettre en cause les objectifs de conservation.

Concernant les continuités écologiques, le projet n'aggraverait pas l'impact de la route existante. Au contraire, le remplacement des ouvrages hydrauliques pourra faciliter le franchissement de la route par certaines espèces animales comme les amphibiens ou les petits mammifères.

Milieu humain

Selon les prévisions du maître d'ouvrage, le projet, qui a pour but d'améliorer la sécurité et la viabilité hivernale de la route, ne devrait entraîner aucune modification du trafic. Dans ces conditions, l'impact sonore de la route sur les riverains ne sera pas changé. On peut noter qu'outre la densité de la circulation, les caractéristiques du revêtement utilisé peuvent influencer sur les niveaux sonores à proximité de la route. Cet aspect n'est pas abordé dans l'étude d'impact.

Le bruit généré par le chantier à proximité des habitations n'est pas non plus évalué.

1 Événement pluvieux d'une intensité telle qu'il a chaque année une probabilité de se produire égale à 1 %.

Effets sur l'environnement de l'ensemble du programme de travaux

L'étude présente une appréciation sommaire des impacts de l'ensemble du programme de travaux constitué par le présent projet et le projet de réaménagement routier au sein du bourg d'Épinant (dont la réalisation est encore incertaine). D'une manière générale, il apparaît que ce second projet, en l'état actuel, n'est pas susceptible d'avoir un impact supplémentaire, sauf en matière de paysage avec l'enfouissement des réseaux qui aura un effet positif.

4. Analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet

Le dossier présente une esquisse des solutions envisagées pour répondre à l'objectif principal du projet, l'amélioration de la desserte de la zone d'activités de Sarrey. D'après cet exposé, la variante correspondant au réaménagement de la RD107 a été retenue pour des raisons techniques et fonctionnelles (liaison avec l'autoroute A31). Les avantages et inconvénients des trois solutions envisagées en matière d'environnement ne sont pas étudiés, le choix de la variante semble donc ne pas avoir pris en compte l'environnement.

Le processus de définition du projet détaillé (position des nouvelles emprises par rapport à la route existante, nouveau tracé des virages rectifiés, etc.) n'est pas décrit dans le dossier qui, ainsi, ne rend pas compte d'une éventuelle démarche d'évitement des impacts ou de l'existence de solutions alternatives.

Nonobstant ces remarques, l'impact résiduel global du projet présenté sur l'environnement est modéré. En particulier, des impacts positifs sont à noter en ce qui concerne l'écoulement des eaux superficielles et la sécurité des usagers. Des mesures pertinentes ont été prévues pour atténuer les effets négatifs du projet, notamment les diverses précautions prises dans la conduite du chantier et le redimensionnement des ouvrages hydrauliques.

Cependant, la compensation des impacts résiduels du projet, en accord avec la démarche « éviter – réduire – compenser », appelle les remarques qui suivent.

La mesure de compensation de la destruction de haies consiste en la replantation d'un linéaire identique. Il est généralement recommandé que les mesures de compensation soient plus largement dimensionnées que les éléments impactés, afin de tenir compte des incertitudes inhérentes à cette démarche (disponibilités des haies pour les espèces ciblées, fonctionnalité écologique réelle de l'aménagement) et, plus généralement, de viser une amélioration nette de la qualité écologique du milieu et non la stricte compensation des impacts du projet².

Par ailleurs, le maître d'ouvrage indique dans l'étude que la superficie de zones humides détruite (786 m²) est inférieure au seuil nécessitant une déclaration à l'autorité administrative (1 000 m²), et qu'en conséquence la réglementation n'impose pas de compenser cette destruction.

En premier lieu, il convient de remarquer que la minimisation des impacts environnementaux et la recherche d'une neutralité écologique du projet sont des principes s'imposant à tout porteur de projet, même en l'absence de contrainte réglementaire.

En outre, si la réglementation issue de la loi sur l'eau dispense le maître d'ouvrage de formalité administrative au titre de la destruction de zone humide, le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) « Seine-Normandie » prévoit que ces destructions fassent l'objet de mesures de compensation qui « *prévoient l'amélioration et la pérennisation de zones humides encore fonctionnelles [...] ou la recréation d'une zone humide équivalente sur le plan fonctionnel et de la biodiversité, d'une surface au moins égale à la surface dégradée et en priorité sur la même masse d'eau* ».

Ainsi, l'autorité environnementale encourage le maître d'ouvrage à évaluer dans quelle mesure la création d'une mare proposée dans le projet peut répondre aux exigences du SDAGE en matière de compensation, notamment en termes de fonctionnalité écologique (et dans le respect de l'orientation 22 qui demande de limiter la création de nouveaux plans d'eau) et, le cas échéant, à approfondir sa réflexion quant à la possibilité de compenser l'impact du projet sur les zones humides.

² À ce sujet, voir la publication « *lignes directrices nationales sur la séquence éviter, réduire et compenser les impacts sur les milieux naturels* » - Commissariat général au développement durable – octobre 2013

5. Conclusion

L'étude d'impact est complète et de bonne qualité. Elle montre que le projet aura un impact globalement modéré sur l'environnement et met en évidence quelques incidences positives.

Des mesures adaptées sont prévues par le maître d'ouvrage pour limiter les risques de pollution et atténuer les effets néfastes du projet. En revanche, la démarche de compensation des impacts résiduels gagnerait à être approfondie, notamment afin de garantir le respect des objectifs du SDAGE « Seine-Normandie » en matière de préservation des milieux humides.

Pour le Préfet et par
délégation
pour le Préfet et par
délégation
général
régionales
Benoît BONNEFOI

