



PRÉFET DE LA RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

*Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement  
Provence-Alpes-Côte d'Azur*

Service biodiversité, eau et paysages  
Unité sites, paysages et impacts

*Pôle évaluation environnementale des projets*

Adresse du site :

CS 80065

Allée Louis Philibert

13182 Aix-en-Provence-cedex 5

Nos réf. : SBEP-Uspi GF N° 2013-843

Vos réf. : votre saisine en date du 28/10/2013

Affaire suivie par : Gilles FLORES

[gilles.flores@developpement-durable.gouv.fr](mailto:gilles.flores@developpement-durable.gouv.fr)

Tél. 04 42 66 65 24

Aix-en-Provence le 20/12/2013

Monsieur le Préfet de Vaucluse  
Direction des relations avec les usagers et avec les  
collectivités territoriales  
Service des relations avec les collectivités  
territoriales  
Unité affaires foncières et affaires générales  
84905 AVIGNON CEDEX 09

## Avis de l'autorité environnementale

relatif au projet d'aménagement de la liaison entre la  
RD120 et la RD956 à la Tour d'Aigues (84)

Dossier : Aménagement de la liaison entre la RD120 et la RD956

Maître d'ouvrage : Conseil général de Vaucluse

Situé sur le territoire de : La Tour d'Aigues (84)

Saisine de l'autorité environnementale en date du 28/10/2013

Date de réception du dossier par l'autorité environnementale : 29/10/2013, date de départ du délai  
de deux mois pour formuler l'avis de l'autorité environnementale

>>

## Table des matières

1	1. Contexte juridique.....	4
1.1	1.1 Procédures relatives au projet.....	4
1.2	1.2 Avis de l'autorité environnementale.....	4
2	2. Présentation du dossier.....	4
2.1	2.1 Contexte et historique du projet.....	4
2.2	2.2 Objectifs du projet.....	5
2.3	2.3 Consistance du projet.....	5
2.4	2.4 Gouvernance et concertation.....	5
2.5	2.5 Cadrage préalable.....	5
3	3. Les enjeux identifiés par l'autorité environnementale.....	6
3.1	3.1 Ressource en eau .....	6
3.2	3.2 Risques.....	6
3.2.1	3.2.1 Inondation.....	6
3.2.2	3.2.2 Séisme.....	6
3.3	3.3 Biodiversité .....	6
3.4	3.4 Milieu humain.....	7
3.4.1	3.4.1 Agriculture .....	7
3.4.2	3.4.2 Trafic routier et desserte des établissements générateurs de trafic .....	7
3.4.3	3.4.3 Ambiance sonore et exposition à la pollution de l'air.....	7
3.5	3.5 Paysage .....	7
3.6	3.6 Gestion des eaux pluviales de plate-forme routière et de ruissellement des bassins versants.....	7
3.7	3.7 Gestion du chantier : .....	7
4	4. Analyse du dossier et de la démarche d'intégration des préoccupations d'environnement dans le projet.....	8
4.1	4.1 Contenu général.....	8
4.2	4.2 Résumé non technique de l'étude d'impact.....	8
4.3	4.3 Présentation du projet.....	8
4.4	4.4 Impacts globaux du programme.....	8
4.5	4.5 Etat initial et identification des enjeux environnementaux du territoire.....	8
4.6	4.6 Solutions envisagées et justification du choix.....	9
4.7	4.7 Articulation du projet avec les documents d'urbanisme et autres plans et programmes concernés.....	9
4.8	4.8 Analyse des effets du projet sur l'environnement.....	9
4.9	4.9 Evaluation des incidences sur le réseau Natura 2000.....	10
4.10	4.10 Évaluation sanitaire.....	10
4.11	4.11 Mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser les impacts et modalités de leur suivi.....	11
4.11.1	4.11.1 Biodiversité et continuités écologiques.....	11
4.11.2	4.11.2 Paysage.....	11
4.11.3	4.11.3 Protection de la ressource en eau.....	11
4.11.4	4.11.4 Risques.....	11
4.11.5	4.11.5 Milieu humain et cadre de vie.....	12
4.12	4.12 Analyse des méthodes.....	12
5	5. Conclusion.....	12
5.1	5.1 Avis sur la qualité de l'étude d'impact.....	12
5.2	5.2 Avis sur la manière dont le projet prend en compte l'environnement.....	12

**Avis élaboré sur la base du dossier composé des pièces suivantes :**  
*Demande de déclaration d'utilité publique*  
*comportant*

- *une étude d'impact*
  - *une évaluation simplifiée des incidences Natura 2000*
-

## **1 1. Contexte juridique**

### **1.1 Procédures relatives au projet**

Ce dossier ayant été déposé auprès de l'autorité compétente pour autoriser le projet avant le 1<sup>er</sup> juin 2012, la réforme des études d'impact ne s'applique pas.

*NB* : Les articles du code de l'environnement cités ci-après sont ceux en vigueur à la date de dépôt du dossier.

### **1.2 Avis de l'autorité environnementale**

Compte tenu de l'importance et des incidences potentielles du projet sur l'environnement, celui-ci est soumis à étude d'impact et à avis de l'autorité administrative compétente en matière d'environnement (ou autorité environnementale), conformément aux articles L122-1 et R122-1-1 du code de l'environnement.

L'avis porte sur la qualité du dossier, en particulier de l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de le recueillir à qui incombe, conformément à l'article R122-13-I :

- de le joindre au dossier d'enquête publique ou toute procédure équivalente de consultation du public ou de mise à disposition du public ;
- de rendre cet avis (ou l'information sur l'existence d'un avis tacite) public par voie électronique sur son site Internet.

Selon l'article R122-1-1 du code de l'environnement, l'autorité administrative compétente en matière d'environnement pour le projet est le préfet de région. Pour préparer son avis, le préfet de région s'appuie sur les services de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement. Par arrêté préfectoral, le directeur de la DREAL a délégué de signature du préfet de région pour signer l'avis de l'autorité environnementale.

L'avis ne préjuge en rien de la décision d'autorisation prise par l'autorité compétente.

## **2 2. Présentation du dossier**

### **2.1 Contexte et historique du projet**

La route départementale RD956 est classée comme voie dite de « rabattement » du réseau des routes départementales de Vaucluse sur le secteur de la commune de la Tour d'Aigues.

C'est un axe interdépartemental important qui relie Aix-en-Provence (13) à Forcalquier (04). Elle remplit également une fonction de desserte du village de la Tour d'Aigues.

Les trafics moyens annuels constatés s'élèvent environ à 11 000 veh/jour à l'entrée sud de la Tour d'Aigues et 7 500 veh/jour à la sortie est en 2011.

Ce flux de trafic important pour une traversée de village compromet la sécurité des usagers, occasionne des nuisances sonores, vibratoires, olfactives, visuelles.

Lors de cette traversée, il est constaté :

- une incompatibilité entre les fonctions de transit et de desserte assurées par la RD956,
- une géométrie du tracé non adaptée au flux de trafic,
- un flux de trafic trop important pour une traversée de village.

Ces difficultés génèrent un sentiment d'insécurité important pour les piétons lors des traversées de chaussées en centre-ville.

L'infrastructure routière projetée, objet du présent dossier, sera raccordée à la RD120 qui assure la liaison entre la commune de la Tour d'Aigues et les communes situées au nord ouest et qui, en 2011, supportait un trafic de 3 200 veh/jour.

#### **2.2 2.2. Objectifs du projet**

Le maître d'ouvrage affiche plusieurs objectifs dans le dossier :

- facilitation des déplacements entre la RD120, les quartiers nord du village et les villages environnants,
- amélioration du cadre de vie des habitants du centre ville,
- amélioration de la sécurité des usagers du centre ville et des conditions de circulation des véhicules, des cycles et des piétons sur la RD120 et la RD956,
- prise en compte des modes doux.

#### **2.3 2.3. Consistance du projet**

D'après les éléments fournis dans le dossier, cette voie se développe sur un linéaire de 780 m depuis l'actuel carrefour de la RD956 avec la RD135 au sud jusqu'au carrefour entre la RD120 et le chemin du Long Mur au nord, en coupant le chemin du Plan.

Ce tracé sera intégré au réseau dit de désenclavement du département de Vaucluse. La vitesse sera limitée à 50 km/h sur cette liaison.

Le projet comporte les aménagements, ouvrages et caractéristiques suivants :

- Largeur de chaussée : 2 x 3,00 m avec une surlargeur de 0,25 m revêtue pour le marquage au sol,
- Accotements : 2 x 1,25 m, non revêtus servant de zone d'évitement,
- un espace de 2,50 m réservé au réseau d'écoulement des eaux de la plate-forme et un espace vert séparatif,
- une voie de 2,00 m revêtue en enrobé réservée aux piétons et aux cycles en double sens,
- deux carrefours routiers d'extrémité traités en carrefours de type giratoire,
- dispositifs d'assainissement pluvial pour un traitement qualitatif et quantitatif des eaux de plate-forme.

#### **2.4 2.4. Gouvernance et concertation**

D'après les éléments fournis dans le dossier, le dossier a été déposé en préfecture le 26 août 2008. Le projet a fait l'objet d'une concertation publique et les personnes concernées par le tracé ont pu s'exprimer du 1<sup>er</sup> au 31 mars 2010.

#### **2.5 2.5. Cadrage préalable**

Aucune note ou réunion de cadrage n'a été produite ou organisée pour ce projet.

### **3 3. Les enjeux identifiés par l'autorité environnementale**

Pour l'autorité environnementale, les enjeux majeurs du site et du territoire concernés ainsi que les objectifs qui en résultent pour le projet sont les suivants :

#### **3.1 Ressource en eau**

Le projet engendre des risques de pollution des eaux superficielles et souterraines, en phase travaux et en phase exploitation.

Les rejets et pollutions sont susceptibles d'affecter :

- la masse d'eau souterraine n°FRDG213 « Formations gréseuses et marno-calcaires tertiaires dans BV Basse Durance » qui présente un bon état quantitatif et chimique en 2009 (avec des objectifs d'atteinte du bon état quantitatif et chimique respectivement en 2015).

La sensibilité de cette ressource est modérée du fait de l'absence de captage pour l'alimentation en eau potable dans le secteur du projet. Les usages au niveau du secteur du projet sont à caractère agricole. Ils constituent un enjeu moindre, à ne pas négliger cependant.

Les rejets et pollutions sont susceptibles d'affecter :

- l'Èze qui présente un état écologique moyen en 2009, avec des objectifs d'atteinte du bon état écologique et chimique respectivement en 2021 et 2015,
- le ruisseau de l'Ourgouse qui présente un état écologique moyen en 2009 avec des objectifs d'atteinte du bon état écologique et chimique respectivement en 2021 et 2015.

La proximité de ces cours d'eau avec le projet leur confère un niveau de vulnérabilité élevé.

#### **3.2 Risques**

##### **3.2.1 Inondation**

Selon l'atlas des zones inondables, la majeure partie de la section nouvellement aménagée est située en zone inondable. Le secteur est exposé aux crues violentes de l'Eze et de l'Ourgouse qui occasionnent des débordements sur la RD956 et la RD135.

De plus, un PPRI est approuvé sur le territoire des communes de Pertuis, Grambois et La Tour d'Aigues.

##### **3.2.2 Séisme**

La commune de la Tour d'Aigues est en zone de sismicité de niveau 4 sur une échelle où le niveau 5 est le niveau maximal.

#### **3.3 Biodiversité**

Le projet se développe à travers des parcelles cultivées, des friches herbeuses, de talus boisés où les enjeux écologiques sont modérés. Néanmoins, le projet s'étend le long de la ripisylve gauche de l'Ourgouse qui assure une continuité entre les milieux ouverts situés de part et d'autre de cette dernière ; en conséquence, les continuités et fonctionnalités écologiques assurées par cette ripisylve devront être préservées.

De plus, le projet est situé dans la réserve de biosphère du Luberon.

### **3.4 Milieu humain**

#### **3.4.1 Agriculture**

Le projet traverse essentiellement des espaces agricoles. Ces espaces sont à caractère viticole et arboricole, mais ne bénéficient pas du classement de l'institut national de l'origine et de la qualité, selon l'étude d'impact. Il est attendu du projet qu'il préserve les pratiques agricoles existantes et qu'il limite la destruction de terres et le phénomène de fragmentation des parcelles agricoles.

#### **3.4.2 Trafic routier et desserte des établissements générateurs de trafic**

La structure du réseau routier au droit de la zone d'étude du projet favorise la traversée du village de la Tour d'Aigues. C'est un important trafic de transit ou de desserte qui emprunte la voirie du centre ville et occasionne dysfonctionnements et nuisances.

Il est essentiel que le projet engendre un report du trafic de transit vers la nouvelle infrastructure. Le projet doit également afficher des objectifs en matière d'amélioration du cadre de vie des riverains et d'amélioration en matière de sécurité routière.

#### **3.4.3 Ambiance sonore et exposition à la pollution de l'air**

La maîtrise du bruit constitue un enjeu important pour le respect du cadre de vie des riverains actuels et futurs ; la nouvelle voie est située dans une ambiance sonore modérée de jour comme de nuit. L'ambiance sonore et l'exposition à la pollution de l'air devraient notamment être modifiées au droit du fuseau d'étude. Le projet devra respecter la réglementation relative au bruit des infrastructures routières et à la qualité de l'air.

### **3.5 Paysage**

Le fuseau d'étude du projet se situe au pied du centre ancien de la Tour d'Aigues et se développe le long du vallon de l'Ourgouse dans un site offrant des qualités paysagères remarquables. Les enjeux de co-visibilités et d'intégration du projet dans le paysage sont importants.

Le territoire de la commune de la Tour d'Aigues fait partie du parc naturel régional du Luberon.

Il est attendu du projet qu'il préserve la qualité paysagère du secteur et qu'il n'aille pas à l'encontre des principes de la charte du parc.

### **3.6 Gestion des eaux pluviales de plate-forme routière et de ruissellement des bassins versants**

Le projet, situé en zone inondable, doit intégrer un objectif de transparence hydraulique par rapport aux écoulements des bassins versants adjacents. Il est attendu du projet qu'il n'augmente pas les risques pour les personnes et les biens exposés actuellement et, si possible, qu'il soit une opportunité pour les réduire en améliorant notamment la transparence hydraulique du secteur et en maîtrisant les débits rejetés en fonction des capacités du milieu.

### **3.7 Gestion du chantier :**

La gestion du chantier (maîtrise des pollutions et nuisances, gestion des déchets, information du public, etc.) doit être exemplaire.

## **4 4. Analyse du dossier et de la démarche d'intégration des préoccupations d'environnement dans le projet**

### **4.1 Contenu général**

Au vu de la date de dépôt du dossier, le contenu de l'étude d'impact relève de l'article R122-3 du code de l'environnement en vigueur jusqu'au 31 mai 2012.

L'étude d'impact comprend sur la forme les divers aspects de la démarche d'évaluation environnementale exigés par le code de l'environnement. Elle fait l'objet d'un résumé non technique. Elle couvre l'ensemble des thèmes requis. Les auteurs sont cités.

### **4.2 Résumé non technique de l'étude d'impact**

Le résumé non technique est facilement accessible par le public. Il aborde toutes les parties de l'étude d'impact. Il est clair et présente les cartes et figures nécessaires à la bonne compréhension du projet et de ses enjeux environnementaux par le public.

### **4.3 Présentation du projet**

Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique comporte un chapitre dédié à la description du projet.

Le projet est correctement décrit en termes de réalisation, de phasage et de durée des travaux. Les matériaux pressentis et les principaux ouvrages sont exposés et des plans, coupes, schémas, photomontages permettent au public de comprendre le projet.

### **4.4 Impacts globaux du programme**

Le projet est indépendant fonctionnellement.

### **4.5 Etat initial et identification des enjeux environnementaux du territoire**

L'état initial est présenté au chapitre 3 de l'étude d'impact. Il a été utilement complété à la suite de la concertation administrative inter-services, notamment sur les points suivants :

- définition des aires d'étude et d'un fuseau d'étude,
- consolidation du volet faune/flore par le passage supplémentaire d'un écologue en 2013 ciblé sur le compartiment des chiroptères,
- localisation des établissements sensibles.

Il fournit tous les éléments de connaissance nécessaires pour caractériser l'environnement du territoire concerné par le projet et ses évolutions. En complément de la bibliographie, des études spécifiques ont été réalisées en tant que de besoin afin de préciser certaines caractéristiques de l'environnement et identifier les enjeux :

- une étude écologique a été effectuée afin de préciser la présence d'habitats d'intérêt communautaire, d'espèces protégées ou menacées ainsi que leurs enjeux de conservation,
- des études hydrogéologique, hydraulique, paysagère, acoustique, de trafic etc complètent le dossier.

L'analyse est proportionnée aux enjeux du territoire, qui sont bien identifiés.

Les enjeux environnementaux ont été hiérarchisés au vu de leur importance pour le territoire et de leur sensibilité vis-à-vis du projet. La hiérarchisation est pertinente.



#### 4.6 Solutions envisagées et justification du choix

Cette partie est correctement argumentée. Deux variantes ont été étudiées l'une dite « courte » et l'autre dite « longue ». Elles se développent toutes deux à l'ouest de la commune de la Tour d'Aigues. Les critères suivants ont été pris en compte pour déterminer la variante retenue :

- conditions de circulation et de trafic, confort et sécurité des usagers,
- milieu humain,
- milieu naturel et physique,
- coûts.

L'autorité environnementale remarque qu'à la suite de la concertation inter-administrative, le dossier a positivement évolué en recensant les bâtis impactés et la consommation de terres agricoles.

De plus, le choix d'écarter certains critères, au fur et à mesure de l'analyse, du fait qu'ils ne sont pas déterminants pour la comparaison des variantes est pertinent.

Le dossier apporte une justification du projet cohérente au regard des besoins du territoire et au regard des enjeux environnementaux identifiés sur ce dernier.

#### 4.7 Articulation du projet avec les documents d'urbanisme et autres plans et programmes concernés

L'étude expose les plans et programmes qui sont en vigueur sur le territoire sans démontrer leur compatibilité avec le projet :

- schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau Rhône Méditerranée.
- schéma de cohérence territoriale.

Néanmoins, le dossier mentionne que les rejets liés au projet sont compatibles avec les milieux récepteurs et démontre que leurs concentrations sont inférieures aux seuils réglementaires retenus pour des eaux de bonne qualité.

Le projet est incompatible avec le plan local d'urbanisme de la commune de de la Tour d'Aigues et nécessite une mise en compatibilité. La mise en compatibilité est ainsi l'un des objets de la demande de déclaration d'utilité publique.

#### 4.8 Analyse des effets du projet sur l'environnement

L'étude présente au chapitre 5 une analyse des impacts du projet sur les différentes composantes environnementales. Elle identifie les impacts du projet liés à la phase de chantier et à la période d'exploitation.

Par rapport aux enjeux et aux sensibilités du site, les impacts sont bien identifiés ; les principaux effets portent sur les thématiques suivantes :

- **milieu physique**, du fait du passage en remblais pour un volume de 29 000 m<sup>3</sup> et en déblais pour un volume de 8 000 m<sup>3</sup>,
- **eaux souterraines et superficielles**, par rejet dans les milieux récepteurs,
- **risques inondation** par :
  - imperméabilisation supplémentaire d'une surface de 9 020 m<sup>2</sup> et par la création de remblais d'un volume de 280 m<sup>3</sup>, sur une surface de 2 630 m<sup>2</sup> en zone inondable de l'Ourgouse,

- et en conséquence, modification des écoulements naturels. La modélisation conduite en situation projet a permis de constater un exhaussement local de 0.15 m pour la crue type de 1993 (débit de 110 m<sup>3</sup>/s).
- **continuités** écologiques et sur les trames verte et bleu,
- **agriculture** par consommation de terres agricoles qui se répartit de la manière suivante :
  - 14690 m<sup>2</sup> de vignes,
  - 8664 m<sup>2</sup> de terres,
  - 2186 m<sup>2</sup> de vergers,
- **paysage** par modification des caractéristiques paysagères et des perceptions.  
L'insertion dans l'étude d'impact, à la suite de la concertation inter-administrative, de vues en 3 dimensions permet au lecteur de bien appréhender l'infrastructure projetée et les modifications majeures apportées au paysage.
- **ambiance sonore** par augmentation des niveaux sonores à terme pour les habitations les plus proches du projet sans pour autant dépasser les seuils réglementaires.
- **qualité de l'air** par réduction des émissions en centre ville et report des émissions liées au transit routier dans un secteur plus ouvert.

En conséquence, le dossier propose des mesures d'évitement et de réduction de ces derniers.

#### 4.9 Evaluation des incidences sur le réseau Natura 2000

Le projet est susceptible de concerner les sites Natura 2000 suivants :

- zone spéciale de conservation « La Durance » (directive Habitats) n° n° FR9301589
- zone de protection spéciale « Massif du Petit Luberon » (directive Oiseaux) n° FR9310075.

Le projet a fait l'objet d'une évaluation simplifiée de ses incidences sur les espèces et les habitats ayant déterminé la désignation de ce site.

L'étude conclut, de manière justifiée, à une absence d'incidence significative négative sur l'état de conservation du site.

#### 4.10 Évaluation sanitaire

L'étude d'impact contient l'évaluation des risques sanitaires au niveau exigé par la circulaire du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution atmosphérique dans les études d'impact des infrastructures routières.

L'aménagement de la liaison entre la RD120 et la RD956 sur la commune de la Tour d'Aigues correspond à un domaine d'étude qui comprend

- la RD120 boulevard de Verdun
- la RD956 rue Antoine de Très
- la nouvelle liaison RD956-RD120.

La bande d'étude est fixée à 100 m de part et d'autre de ces axes. Compte tenu du trafic et de la densité de la population, le niveau 3 d'étude a été retenu.

L'évaluation sanitaire fournie contient l'ensemble des éléments à prendre pour une étude de niveau III.

En termes d'effets sur la santé, cette voie de contournement aura un effet positif pour les habitants du centre ville : en effet, un report du trafic de transit devrait s'opérer vers la nouvelle voirie et réduira les nuisances constatées en centre ville.

#### 4.11 Mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser les impacts et modalités de leur suivi

Au vu des impacts réels ou potentiels présentés, l'étude présente, de manière détaillée, les mesures pour supprimer et réduire les incidences du projet. Ces mesures sont cohérentes avec l'analyse de l'environnement et les effets potentiels du projet :

##### 4.11.1 Biodiversité et continuités écologiques

Ainsi, la ripisylve qui constitue, selon le dossier, « un continuum forestier et aquatique d'importance » bénéficie d'une mesure d'évitement et reste totalement préservée. L'emprise des travaux est limitée au strict nécessaire. De plus, 460 m<sup>2</sup> d'espaces boisés supprimés seront remplacés par des plantations d'arbres en bosquets ou en terrasses le long de la nouvelle voie.

##### 4.11.2 Paysage

Deux solutions sont proposées pour le traitement paysager des talus :

- pose de gabions,
- pose d'enrochements.

**L'autorité environnementale recommande le traitement des talus par enrochements qui offrent des caractéristiques paysagères mieux adaptées au contexte paysager du site.**

Le raccordement de la nouvelle voie avec la RD120 présente les impacts sur le paysage les plus forts : en effet, à cet endroit, la voie est marquée par une importante giration et une hauteur de remblai supérieure, ce qui la déconnecte du flanc de coteau.

Le dossier propose donc un traitement de cette section en plantant des arbres de tige haute destinés à briser la vue, en implantant sur les pentes du remblai une végétation caractéristique du site.

Le plan de propositions d'aménagement paysagers prévoit une végétalisation du bassin.

Enfin, l'aménagement paysager des entrées de la ville relève de la compétence communale. **L'autorité environnementale confirme, comme le dossier le souligne, la nécessité de rendre cohérent cet aménagement avec le projet routier objet de la présente étude.** Aussi, il est essentiel que dans ce cadre, la commune prenne l'attache des services du Conseil général de Vaucluse, ainsi que du parc naturel régional du Luberon.

##### 4.11.3 Protection de la ressource en eau

Durant la phase de travaux, le maître d'ouvrage prévoit la mise en œuvre de mesures pertinentes visant à éviter ou limiter les rejets dans les milieux.

En phase exploitation, le projet inclut des dispositifs visant à recueillir les eaux de ruissellement de la plate-forme routière. Ils permettent de traiter les pollutions d'origine chronique et accidentelle. **L'autorité environnementale recommande d'indiquer le délai d'intervention des services gestionnaire de l'infrastructure dans le cas où une pollution accidentelle surviendrait.**

##### 4.11.4 Risques

Le projet engendre une imperméabilisation supplémentaire de 9 020 m<sup>2</sup> et soustrait une surface de 2 630 m<sup>2</sup> à la zone inondable.

Les modélisations hydrauliques menées dans le cadre de cette étude ont révélé un exhaussement mineur de la ligne d'eau en situation de crue de type 1993 (débit de 110 m<sup>3</sup>/s). Aussi, le maître

d'ouvrage a pris le parti de ne pas inclure dans le volume des bassins les volumes d'eau liés à la réduction de la zone d'expansion des crues.

**L'analyse des superficies collectées des sous-bassins versants devra être précisée pour le sous-bassin SSBV2 annoncé pour une surface de 8.9 ha en page 70 et 5.8 ha en page 72 du dossier. Ces précisions seront avancées dans le cadre du dossier d'autorisation ou de déclaration qui sera déposé auprès du service de la police de l'eau.**

#### 4.11.5 Milieu humain et cadre de vie

Le projet a un impact direct sur l'agriculture du fait de la disparition de terres à vocation agricole. Néanmoins, aucune des parcelles concernées ne bénéficie des signes d'identification de la qualité et de l'origine de la part de l'Institut national de l'origine et de la qualité (INAO).

De plus, les mesures de réduction suivantes seront appliquées :

- rétablissement des chemins d'exploitation et des accès de toutes les parcelles,
- phasage des travaux hors des périodes de vendanges.

Comme il n'existe aucune mesure de compensation possible pour la destruction de terres agricoles, les mesures d'accompagnement qui suivent seront mises en œuvre :

- indemnisation des propriétaires et exploitants agricoles et de leurs ayant droits,
- indemnisation pour reconstitution de tournières.

Par ailleurs, le projet présente des impacts positifs au regard des enjeux humains et de la sécurité des usagers.

#### 4.12 Analyse des méthodes

L'étude d'impact présente une analyse correcte des méthodes utilisées pour analyser les effets du projet sur l'environnement.

## 5 5. Conclusion

### 5.1 Avis sur la qualité de l'étude d'impact

D'une manière générale, l'étude d'impact est claire, concise. Elle est complète et comporte toutes les rubriques exigées par le code de l'environnement. Les enjeux locaux sont correctement décrits et analysés.

L'étude d'impact est proportionnée aux enjeux et aux incidences du projet.

### 5.2 Avis sur la manière dont le projet prend en compte l'environnement

Le projet a identifié et pris en compte, à leur juste niveau, les enjeux environnementaux. S'agissant d'une infrastructure routière nouvelle, les enjeux liés au paysage, à la préservation des espaces naturels et agricoles et aux risques sont élevés.

Néanmoins, la conception du projet et les mesures prises pour supprimer, réduire les impacts relativement forts du projet sont appropriées au contexte et aux enjeux.

**L'autorité environnementale a émis lors de cet avis quelques observations figurant en gras dans le présent document et demande à ce que ces observations soient prises en compte.**

L'autorité environnementale souligne que, conformément à l'article R122-14 du code de l'environnement, les différentes décisions d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet devront mentionner les mesures à la charge du maître d'ouvrage destinées à éviter, réduire ou compenser les impacts du projet sur l'environnement, ainsi que les modalités de leur suivi.

Le chef du service biodiversité  
eau et paysages

Paul PICQ