



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE LA REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON

Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
Languedoc-Roussillon

Montpellier, le 23 DEC. 2011

Service Aménagement Durable des Territoires, Logement
Unité Évaluation Environnementale

Le Préfet de la région Languedoc-Roussillon

à

Nos réf. : PD/NL/HM- 1000 / 11
Vos réf. :

Affaire suivie par : Pierre DROSS

Pierre.dross@developpement-durable.gouv.fr

Tél. 04.34.46.66.86 – Fax : 04.67.15.68.00

Courriel : ee.sadtl.dre-langrou@developpement-durable.gouv.fr

Monsieur le Préfet de la Lozère

Direction des Libertés Publiques et des
Collectivités Locales

Pôle juridique

2, Rue de la Rovère

48005 MENDE CEDEX

Objet : avis de l'autorité environnementale sur le projet d'aménagement de la RD 806 entre Mende et Saint Chély d'Apcher – section du ruisseau de Sallassous à Ponges

Par courrier du 21 octobre 2011, la DREAL a été saisie, pour avis de l'autorité compétente en matière d'environnement prévu par l'article L.122-1 du code de l'environnement, sur le dossier de demande de déclaration d'utilité publique concernant le projet d'aménagement de la RD 806 entre Mende et Saint Chély d'Apcher, section du ruisseau de Sallassous à Ponges.

Présentation du projet :

Le projet concerne l'aménagement de la route départementale, en grande partie sur place mais en intégrant des rectifications de virages et des déviations courtes, d'une chaussée bidirectionnelle à deux voies de 3,5 m de large, sur trois sections d'une longueur totale d'environ 6,5 km.

L'objectif de cet aménagement est d'améliorer le niveau de sécurité et de confort des usagers.

Il s'intègre dans l'aménagement progressif de l'ensemble de l'itinéraire entre Mende et Saint Chély d'Apcher.

Cadre juridique :

En application de l'article R.122-13 du code de l'environnement, l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement donne son avis sur le dossier comprenant l'étude d'impact dans les deux mois suivant sa réception, soit au plus tard le 24 décembre 2011.

Il s'agit d'un avis simple qui porte à la fois sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Il vise en particulier à éclairer le public et doit être transmis au pétitionnaire et joint au dossier d'enquête publique.

Principaux enjeux du territoire identifiés par l'autorité environnementale :

Le territoire concerné par le projet étant très rural, les principaux enjeux environnementaux identifiés concernent le patrimoine naturel, les cours d'eau et le paysage :

- Même si le projet n'est situé dans aucun site naturel bénéficiant d'un statut de protection ou d'inventaire, il traverse des espaces naturels constituant des habitats intéressants et sensibles pour la flore et la faune sauvages.
- Le projet traverse la Colagne et plusieurs ruisseaux, permanents ou non.
- Le paysage, constitué d'une alternance de collines et de plaines, de bois et landes ou prairies présente une palette caractéristique de la Margeride.

Qualité de l'étude d'impact :

Formellement, l'étude d'impact comporte bien la plupart des éléments prévus à l'article R.122-3 du code de l'environnement :

- 1) une analyse de l'état initial du site et de son environnement
- 2) une analyse des effets du projet sur l'environnement
- 3) les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de l'environnement, le projet a été retenu
- 4) Les mesures envisagées pour supprimer, réduire ou éventuellement compenser les effets dommageables du projet sur l'environnement mais pas l'estimation des dépenses correspondantes.
- 5) Une analyse des méthodes utilisées.
- 6) L'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité, ainsi que l'évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet.

Par ailleurs, le dossier comprend aussi un résumé non technique qui paraît assez clair pour faciliter la prise de connaissance du dossier par le public.

Cependant, tous les volets ne sont pas traités de manière également satisfaisante :

- ◆ Le paysage apparaît correctement analysé et montre une route historiquement bien intégrée dans son territoire; le projet maintient, en grande partie, cette intégration, en conservant le tracé initial, et propose, pour les sections pour lesquelles l'adaptation au terrain est plus importante, des aménagements qui paraissent satisfaisants; cependant, certains aménagements restent imprécis comme le secteur du « Can de la roche » où il est « envisagé » de modeler le pied de talus afin de briser les lignes trop techniques de raccord avec le terrain naturel, ou la descente de la vallée du hameau de la Dauzine où deux variantes de modelage sont proposées et doivent être adaptées, en fonction de la disponibilité en matériaux, en respectant quelques principes simples.
- ◆ Les cours d'eau apparaissent bien pris en compte au niveau hydraulique et les ouvrages de collectes des eaux pluviales, constitués de fossés enherbés, constituent une solution bien adaptée pour le traitement de la pollution chronique issue de l'infrastructure, de façon à assurer la protection de la qualité des eaux. Cependant, à part la Colagne dont le peuplement piscicole est décrit, les cours d'eau traversés ne semblent considérés que par leurs capacités d'écoulement : le dossier mentionne des cours d'eau au débit plus ou moins régulier, dont certains sont canalisés pour l'irrigation. Le dossier ne permet donc pas de savoir si certains d'entre eux présentent une vie aquatique qui justifierait des aménagements particuliers, au lieu du busage général qui semble envisagé. Si le dossier indique, parmi les mesures prévues, que

pour les cours d'eau les plus importants, il est « envisagé » la reconstitution d'un lit naturel, il n'est pas possible de savoir lesquels le nécessiteraient.

◆ La prise en compte du milieu naturel apparaît globalement insuffisante :

- outre les données bibliographiques recueillies, la connaissance du milieu naturel est principalement basée sur un seul passage d'inventaire, réalisé en juin 2010, sans que le dossier indique les compétences mobilisées et temps passé; cela conduit à douter de la qualité de ces inventaires,

- en particulier pour la détermination des zones humides susceptibles d'être impactées, l'état initial indique que les « prairies hydrophiles » (pré humide précontinental montagnard du Massif Central) ne constituent pas, à proprement parler, des zones humides, alors que les espèces végétales identifiées dans ces habitats sont, au moins en partie, des espèces caractéristiques de zones humides; par ailleurs, le passage réalisé après de fortes pluies n'est pas forcément très représentatif,

- dans la suite de l'étude ces prairies semblent, pourtant, bien prises en compte dans les surfaces de zone humide détruites directement par les emprises routières, mais le dossier n'indique pas si le projet peut avoir des effets plus indirects sur les zones humides (drainage, rupture d'alimentation hydraulique).

- si l'étude conclut à l'absence d'espèce végétale protégée, avec les réserves que nous avons déjà formulées sur la qualité de l'inventaire, elle a identifié plusieurs espèces animales protégées (reptiles et amphibiens, oiseaux, mammifères), présentes ou potentielles, mais conclut très rapidement à l'absence de destruction du fait de la mobilité des espèces. Pour certaines espèces, la mobilité dépend de la période des travaux et le dossier ne comporte pas d'engagement très précis sur les précautions qui seront prises pour éviter les destructions. D'autre part, les habitats de certaines espèces sont protégés, lorsqu'ils sont nécessaires à l'accomplissement du cycle biologique de l'espèce, et cet aspect n'est pas analysé dans le dossier.

- la prise en compte des continuités écologiques (trame verte) est à peine abordée dans le dossier qui affirme, sans démonstration, l'absence de corridor écologique important, alors que le projet est situé entre deux ZNIEFF, et conseille de « limiter le plus possible » l'emprise sur une zone humide concernée, en amont du Sallassous, sans détailler le rôle de cette zone humide ni l'emprise prévisible du projet. Si le dossier envisage, par ailleurs, un suivi des dispositifs de traversée pour la petite faune, il ne décrit pas et ne positionne pas les dispositifs qui pourraient être mis en place.

◆ Si l'analyse des raisons qui ont conduit au choix du projet mentionne bien les milieux naturels, la variante retenue n'est pas toujours celle qui a le moins d'impact sur ces milieux et ce choix ne paraît pas solidement argumenté, notamment du fait d'une analyse très globale de l'effet sur les milieux naturels; une analyse plus fine, notamment en prenant réellement en compte le risque de destruction d'individus d'espèce protégée ou de leur habitat lorsqu'il est protégé, pourrait conduire à un choix différent. Il convient de rappeler que l'obtention d'une dérogation à l'interdiction de destruction d'espèce protégée est conditionnée par l'absence de solution alternative.

◆ Alors que l'article R.122-3 du code de l'environnement demande l'estimation des dépenses correspondant aux mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les effets dommageables du projet, ce chiffrage n'est pas réalisé. Cette absence de chiffrage, ajoutée au flou qui existe sur les mesures réellement prévues, conduit à des doutes sur leur mise en œuvre et leur efficacité. Notamment, l'étude indique qu'une « mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage pourra être confiée à un prestataire externe « environnement » afin de suivre le chantier lors des réunions hebdomadaires et par le biais de visites régulières » : si d'autres mesures sont difficiles à chiffrer, du fait de leur intégration dans le projet, celle-ci est bien indépendante et pourrait être chiffrée sans problème.

- ◆ Par ailleurs, l'étude d'impact ne portant que sur une section de la RD 806 qui doit faire l'objet d'un aménagement plus général et conformément à l'article R.122-3 du code de l'environnement, le dossier présente une appréciation des impacts du programme. S'agissant d'un aménagement d'une route existante, réalisé en grande partie sur place, les choix réalisés sur chaque section sont relativement indépendants et les impacts, en général, localisés le long du tracé. Quant à l'influence de l'aménagement sur le trafic et ses conséquences en matière de qualité de l'air et de coûts collectifs induits par le projet, l'étude affirme, sans réelle démonstration, que l'infrastructure ne sera pas modifiée dans une mesure propre à engendrer un report de trafic depuis d'autres voies.

Conclusion :

Si l'étude d'impact comprend bien les éléments prévus par l'article R.122-3 du code de l'environnement, la prise en compte du patrimoine naturel apparaît insuffisante et ne permet pas d'apprécier de manière satisfaisante les impacts du projet et l'efficacité des mesures proposées dans ce domaine.

En conséquence, l'autorité environnementale recommande que le dossier soit complété afin de décrire précisément les impacts du projet sur le patrimoine naturel et les mesures correctrices correspondantes, en produisant une étude basée sur des inventaires de terrain suffisants.

Le dossier devrait notamment conclure sur le risque de destruction d'espèces protégées et, en conséquence, la nécessité éventuelle d'une dérogation à l'interdiction de destruction.

Pour le Préfet et par délégation

Le Directeur adjoint
de l'Environnement, de l'Aménagement
et du Logement

Francis CHARPENTIER