



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DE REGION PICARDIE

*Direction régionale de l'Environnement
de l'Aménagement et du Logement
de PICARDIE*

**DOSSIER AMÉNAGEMENT À 2X2 VOIES
DE LA RD 1 AVEC CARACTÈRE DE ROUTE EXPRESS
ENTRE LES ÉCHANGEURS DE MONTESCOURT LIZEROLLES (D1/D34) ET DE LIEZ (D1/D53)
DANS L' AISNE**

**AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE DE L'ETAT
SUR L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE**

Synthèse de l'avis

La section de la RD1 concernée par le présent projet se situe entre Saint-Quentin au nord et Chauny au sud sur une longueur d'environ 4,5 km. Le projet consiste essentiellement en un aménagement sur place de la RD1, entre l'échangeur de MONTESCOURT LIZEROLLES et celui de LIEZ, afin de la mettre aux normes de son classement en route express à 2X2 voies intervenu en 1982 (voir carte en annexe 2). Le projet comprend notamment la réalisation de bandes d'arrêt d'urgence, la suppression du carrefour plan existant (carrefour de Remigny) avec implantation d'un demi-échangeur tourné vers le nord, la reprise de la géométrie des échangeurs existants, la création d'aires d'arrêt tous les 2 km, la proposition d'un itinéraire de substitution adapté aux catégories usagers interdits sur route express par création d'une voie de liaison RD420 / RD421 - RD53 et la reprise de l'assainissement du secteur.

Ce projet s'inscrit sur le territoire des communes Montescourt-Lizerolles, Mennessis, Gibercourt et Remigny. La zone des travaux est dépourvue d'enjeux environnementaux majeurs. Le projet ne générera pas de trafic supplémentaire ; les enjeux environnementaux principaux sont donc la protection de la ressource en eau, la préservation du patrimoine archéologique (la RD 1 est l'ancienne chaussée Brunehaut) et du cadre de vie des habitants (paysage).

L'étude d'impact fournie par le maître d'ouvrage est conforme au code de l'environnement et son contenu proportionné aux enjeux identifiés.

Par rapport aux enjeux, à ce stade de l'étude, le dossier présente une bonne analyse des impacts du projet. Il prend bien en compte les incidences directes, indirectes, permanentes ou temporaires du projet sur l'environnement.

Sous réserve du respect des principes proposés concernant les mesures compensatoires et les précautions de chantier, le projet n'aura pas d'incidence négative significative sur les milieux traversés. Au contraire, une amélioration sera apportée à la préservation de la ressource en eau, notamment grâce à la mise en place de bassins de stockage et de traitement des eaux de ruissellement, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Amiens, le 22 janvier 2010

Le Préfet


Michel DELPUECH

ANNEXE 1

Analyse technique détaillée du rapport d'évaluation

I Contexte du projet

La section de la RD1 concernée par le présent projet se situe entre Saint-Quentin au nord et Chauny au sud sur une longueur d'environ 4,5 km. Ce projet s'inscrit sur le territoire des communes Montescourt-Lizerolles, Mennessis, Gibercourt et Remigny.

Le projet d'aménagement de la RD1 figure au programme 2008 d'amélioration des Routes Départementales, approuvé en février 2008 par l'Assemblée Départementale. Elle est également inscrite au Programme des Projets structurants du Schéma Directeur Routier Départemental approuvé le 9 avril 2001.

La RD1 a été aménagée sur une majeure partie de cette section à 2x2 voies, et, par décret du 17 juin 1982, a fait l'objet d'un classement en route express entre Saint-Quentin et Chauny, ce qui implique un certain nombre de restrictions. En effet, les routes express ne peuvent être accessibles qu'en des points aménagés à cet effet (diffuseurs dénivelés), ne doivent pas posséder d'accès riverains et sont interdites à certaines catégories d'usagers (piétons, engins agricoles, deux roues non motorisés, ...) sous réserve d'un itinéraire de substitution à leur intention.

Actuellement, la RD1 déroge à certaines prescriptions routières applicables aux routes express à 2x2 voies (absence de Bande d'Arrêt d'Urgence ou de Bande Dérasée de Droite, présence de carrefours plans et de diffuseurs comportant des bretelles d'entrée avec "cédez-le-passage" ou "STOP", ...). De plus, certains usagers continuent d'être autorisés à circuler sur la RD1 faute d'un itinéraire de substitution convenable à leur attention (rallongement de parcours excessif).

Le présent projet porte donc sur :

- ▶ les travaux de mise aux normes de route express à 2x2 voies de la RD1 entre les PR 9+450 et PR 13+950 :
 - implantation d'une bande dérasée de droite le long de la section concernée ;
 - suppression du carrefour plan existant (carrefour de Remigny entre la RD1 et les RD420 et RD421) avec implantation d'un demi-échangeur tourné vers le nord ;
 - reprise de la géométrie des échangeurs existants (création ou modification des bretelles d'entrée et de sortie avec biseau d'insertion en entrée sur la 2x2 voies) ;
 - création d'aires d'arrêt tous les 2 km ;
- ▶ la proposition d'un itinéraire de substitution adapté aux catégories usagers interdits sur route express par création d'une voie de liaison RD420 / RD421 - RD53 ;
- ▶ le rétablissement des chemins ruraux ;
- ▶ l'assainissement général du secteur avec :
 - la mise en place d'un assainissement de la plate-forme routière satisfaisant (redimensionnement ou création de fossés latéraux, traitement des eaux collectées préalablement au rejet dans le milieu naturel par création de bassins de traitement et équipement des bassins existants) ;
 - la résorption des zones inondées (augmentation des capacités d'évacuation des eaux ruisselant des bassins versants naturels).

Le projet consiste essentiellement en un aménagement sur place de la RD1. Il prévoit toutefois des emprises supplémentaires pour l'élargissement de la voie existante, l'implantation du demi-échangeur à Remigny, la création de la voie de liaison RD420 / RD421 - RD53, soit une emprise totale d'environ 8,4 Ha pour ce projet.

II Cadre juridique

Compte-tenu de la nature et du montant des travaux (6,7 millions d'euros H.T.), ce projet est soumis à étude d'impact conformément aux articles R121-4 à 10 du code de l'environnement.

Selon l'article R122-13 du Code de l'environnement, l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement, donne son avis sur le dossier d'étude d'impact dans les deux mois suivant sa réception. Selon l'article R122-1-1 du Code de l'environnement, l'autorité administrative compétente pour ce type de projet est

le préfet de Région.

L'avis de l'autorité environnementale est transmis au pétitionnaire et doit être joint au dossier d'enquête publique.

III Enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Les enjeux principaux sont la protection de la ressource en eau, la protection du patrimoine archéologique (la RD 1 est l'ancienne chaussée Brunehaut) et la protection du cadre de vie des habitants.

Le secteur d'étude du projet comprend quelques boisements et des zones potentiellement humides recensées par le SDAGE Seine-Normandie. Cependant, la zone des travaux est dépourvue d'enjeux écologiques majeurs. En effet, le projet est à distance de toute zone inventoriée ou protégée : ZNIEFF (Zone Nature d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique), ZICO (Zone Importante pour la conservation des oiseaux), zone NATURA 2000, sites inscrits ou classés ...

IV Analyse du caractère complet du rapport environnemental

Le code de l'environnement (Art. R.122-3) précise le contenu de l'étude d'impact, qui doit être en relation avec l'importance des travaux et aménagements projetés et avec leurs incidences prévisibles sur l'environnement. Elle doit comprendre :

- une analyse de l'état initial ;
- une analyse des effets directs et indirects ;
- les raisons pour lesquelles le projet a été retenu ;
- les mesures envisagées pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes ;
- une analyse des méthodes utilisées ;
- lorsque la réalisation des travaux est fractionnée, l'étude d'impact de chacune des phases doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme ;
- pour les infrastructures de transport, une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter.

Par ailleurs, le code de l'environnement prévoit dans son article R 414-19 que les projets (art. L414-4 du Code de l'Environnement) situés en dehors d'un site Natura 2000 font l'objet d'une évaluation de leurs incidences éventuelles au regard des objectifs de conservation des sites qu'ils sont susceptibles d'affecter de manière notable.

De même, l'article R.122-1 du Code de l'Environnement indique : « la dénomination précise et complète du ou des auteurs de l'étude d'impact doit figurer sur le document final ».

Sur la forme, l'étude d'impact est conforme aux articles R122-1, R122-3 et R419-19 du code de l'environnement.

En effet, l'étude d'impact (rapport environnemental) comprend :

- une analyse de l'état initial du site et de son environnement (cf. chapitre II);
- la justification du projet avec la présentation des variantes étudiées (cf. chapitre III);
- l'analyse des impacts du projet sur l'environnement (cf. chapitre IV) ;
- l'analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement (cf. chapitre V);
- les mesures envisagées pour supprimer, réduire ou compenser les impacts du projet sur l'environnement, comprenant l'estimation du coût des mesures (cf. chapitre VI);
- un résumé non technique (cf. chapitre VII)
- les auteurs de l'étude d'impact (cf. chapitre V, paragraphe 5);
- une identification des sites Natura 2000 les plus proches, et la conclusion d'absence d'impact compte-tenu des distances au projet (cf. étude d'impact page 80).
- une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet (cf. étude d'impact page 146 et suivantes).

V Analyse de la qualité du contenu du rapport environnemental et du caractère approprié des informations qu'il contient

V-1 Analyse de l'état initial

L'étude d'impact étudie successivement les différents thèmes environnementaux pour en déduire les principales sensibilités :

- la localisation géographique,
- le milieu physique (climat, géologie, hydrologie, ...),
- le milieu biotique (zones naturelles inventoriées, faune, flore, bio-corridors connus),
- la socio-économie (démographie, emplois et activités, occupation du sol, ...),
- l'urbanisme (Schéma et plans existants, servitudes),
- les infrastructures existantes,
- le patrimoine (monuments historiques, sites archéologiques, ...),
- le cadre de vie (bruit),
- la santé (qualité de l'air),
- le patrimoine paysager.

Globalement, même si peu d'analyses nouvelles ont été réalisées par le bureau d'étude, qui s'est essentiellement appuyé sur de la bibliographie, et des relevés de terrains a priori anciens, l'état initial est décrit de façon claire et bien structurée et est en rapport avec l'ampleur du projet.

Le chapitre V « Méthodes d'évaluation » mentionne en effet des relevés de terrains, effectués lors de la pré-étude de 2002, mais il est à regretter que leur méthodologie ne soit pas mieux explicitée (méthode, périodes de relevés et matériel utilisé pour ces relevés) et que les résultats de ces relevés ne soient pas annexés. L'état initial mentionne seulement quelques espèces présentes à proximité du projet (cf. étude d'impact page 84).

Le secteur d'étude est dans l'unité hydrologique « vallée de l'Oise moyenne » du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE). Il appartient aux plateaux crayeux de Picardie, recouverts par d'épais limons, favorables à une culture intensive, et de quelques placages résiduels et boisés de sables thanétiens.

Plusieurs aquifères sont susceptibles d'être présents sur l'aire d'étude. En raison de leurs faibles profondeurs, ces nappes sont très vulnérables aux risques de pollutions. Compte tenu de l'environnement hydrogéologique du site, l'assainissement du projet devra faire l'objet d'une grande attention afin de préserver le milieu notamment par la mise en place de traitement avant rejet.

Aucun captage ou périmètre de protection de captage ne concerne directement la RD1, mais des puits privés sont recensés sur la zone d'étude (cf. étude d'impact, chapitre 3,1,5 page 72).

Par ailleurs, la mise à 2X2 voies de la RD1 a généré plusieurs dysfonctionnements sur le plan hydraulique (cf. étude d'impact page 78) dus notamment au dimensionnement insuffisant des ouvrages de rétablissement des bassins versants naturels et à l'absence de stockage et de traitement des eaux ruissellement de la plate-forme routière avant rejet dans le milieu naturel.

Or les communes de Montescourt-Lizerolles, Remigny et Mennessis sont concernées par les risques naturels (inondation, coulées de boues notamment) : cf. étude d'impact page 75, d'où l'importance de mettre aux normes l'assainissement de cette voie. Sur la zone d'étude, Mennessis est concerné par le PPR Inondations et coulées de boue de la vallée de l'Oise entre Commenchon et Mennessis, prescrit le 5 mars 2001 par arrêté préfectoral. Le tracé de la RD1 passe le long du côté est de la commune de Frières-Faillouël au sud de la zone d'étude. Cette commune est exposée au risque d'inondation principalement au niveau du Fossé Coulant. Celui-ci est coupé par la RD1 qui peut alors faire barrage à l'écoulement des eaux.

Le site d'étude présente des potentialités intéressantes sur le plan de l'archéologie, il est donc considéré comme zone sensible. Des recherches préventives sont donc préconisées.

Le projet se localise en majorité dans des zones naturelles : zones de cultures et nombreux boisements à proximité de la RD 1, dont le plus intéressant au sud du projet. Le sud du secteur d'étude se situe dans un secteur sensible du point de vue des voies de migration des oiseaux. Il présente également des risques évidents pour la faune sauvage en matière de collision automobile notamment au niveau du tronçon boisé situé entre Mennessis et Frières-Failouël (cf. étude d'impact page 84). En revanche, le projet n'impacte pas de sites NATURA 2000 (cf. étude d'impact page 80).

L'étude de bruit (cf. étude d'impact, pages 105 à 109) montre une ambiance sonore pré-existante non modérée. Le dossier n'indique pas précisément la distance actuelle de l'infrastructure par rapport aux habitations les plus proches, mais indique que le projet s'inscrit en rase campagne, à distance éloignée des premières des habitations de Gibercourt, Montescourt-Lizerolles et Remigny (cf. étude d'impact page 140). L'ambiance sonore diurne du site a été simulée avec le logiciel MITHRA, en prenant en compte des données de trafics 2003 / 2004 (Direction de la voirie départementale du Conseil général de l'Aisne). Cette simulation montre un dépassement du seuil de 60 dB(A) pour le secteur de Montescourt (67 dB(A)) pour le bruit issu de la route. Toutefois, dans le cas de la RD1, son aménagement à 2x2 voies avec caractère de "route express" n'induit pas de modifications significatives des trafics, de sorte que la contribution à terme de la voie modifiée ne sera pas supérieure à 2 dB(A). Ces travaux ne sont donc pas jugés significatifs réglementairement pour le bruit.

L'étude paysagère (cf. étude d'impact pages 115 à 117) montre un faible impact de la RD 1. En effet, le profil en long du tracé de la RD1 suit les formes du terrain naturel, ne présentant ainsi aucune zone fortement en remblais ou en déblais. La RD1 n'a donc pas d'impact important sur le paysage, à l'exception de l'ouvrage de franchissement de l'échangeur RD1/RD34.

V-2 Justification du projet

Le maître d'ouvrage justifie son projet par la nécessité de mise aux normes de l'infrastructure pour la sécurisation des conditions de circulation, l'amélioration de l'assainissement et des liaisons entre les communes situées le long de la RD 1.

Outre la variante 0 "Ne rien faire", quatre familles de variantes ont été étudiées. Elles portent essentiellement sur la possibilité des échanges et la géométrie des carrefours.

Ainsi, la variante 1 remplace le carrefour plan de Remigny (RD1 / RD420 / RD421 / VC), par un simple rétablissement de la RD 421 en passage supérieur, la géométrie des échangeurs existants en début et fin de section est reprise « type losange ». La RD420 est prolongée le long de la RD1 pour se raccorder au plus près de l'échangeur de Montescourt (en place du chemin agricole existant), évitant ainsi un allongement de parcours. Une voie de liaison RD420 / RD421 - RD53 est créée le long de la RD1 (en place du chemin agricole existant).

La variante 2 remplace le carrefour plan de Remigny par un demi-échangeur tourné vers le nord. La géométrie des échangeurs existants en début et fin de section est reprise (type "losange"). Une voie de liaison RD420 / RD421 - RD53 est créée le long de la RD1 (en place du chemin agricole existant).

La variante 3 remplace le carrefour plan de Remigny par un demi-échangeur tourné vers le Sud. L'échangeur de Montescourt (à l'extrémité Nord) est éclaté en 2 demi-échangeurs, l'un vers le nord en place et l'autre vers le sud à Remigny pour conserver huit bretelles sur l'ensemble de la section en "pénalisant" à moindre mesure les usagers de l'actuel carrefour plan. La géométrie de l'échangeur de Liez (à l'extrémité Sud) est reprise type « losange ». La RD420 est prolongée le long de la RD1 pour se raccorder au plus près de l'échangeur de Montescourt (en place du chemin agricole existant). Une voie de liaison RD420 / RD421 - RD53 est créée le long de la RD1 (en place du chemin agricole existant).

La variante 4 supprime le carrefour plan de Remigny sans rétablissement. La géométrie des échangeurs existants en début et fin de section est reprise type "losange". Les différents mouvements d'échange sont rétablis par des voies nouvelles le long de la RD 1 (création d'une voie de liaison RD34 – Remigny le long "est" de la RD1 ; création d'une voie de liaison RD420 / RD421 – RD53 le long "ouest" de la RD1 ; création d'une voie de liaison Remigny – RD53 le long "est" de la RD1).

Dans tous les cas sauf pour la variante 0 « Ne rien faire », le carrefour plan de Remigny (RD1 / RD420 / RD421 / VC), fortement accidentogène, est supprimé ; l'ensemble de la section est ainsi mise à 2x2 voies sans franchissement possible du terre-plein central. En section courante de RD1, la largeur des accotements, incluant la mise en place d'une Bande Dérasée de Droite (BDD) de 2,00 m de largeur, est

normalisée avec un respect de la zone de sécurité à 8,50 m. Des aires d'arrêt d'urgence sont implantées tous les 2 km. Un assainissement routier adapté (fossés, bassins, ...) est créé et les problèmes hydrauliques existants (zones inondées) sont résorbés par un recalibrage des ouvrages existants ou la création d'ouvrages de traverse supplémentaires.

Les échangeurs existants en début et fin de section sont repris géométriquement (avec la spécificité pour la variante 3 d'une transformation de l'échangeur existant en demi-échangeur).

La desserte agricole est maintenue soit par le rétablissement des accès existants soit par création de chemins spécifiques.

L'analyse multicritère des différentes variantes envisagées a été réalisée, en tenant compte de l'adéquation du projet aux besoins, c'est-à-dire :

- ▶ de l'amélioration de la sécurité et des conditions de circulation,
- ▶ de la prise en compte des aspects hydrauliques (rétablissement des écoulements),
- ▶ de la minimisation des nuisances, notamment acoustiques et visuelles,
- ▶ de la prise en compte des contraintes environnementales (protection de la faune, de la flore, des risques de pollution...) et de la possibilité de proposer des mesures compensatoires appropriées,
- ▶ de l'insertion du projet dans le paysage,
- ▶ de la protection du patrimoine,
- ▶ de la minimisation des impacts sur l'activité agricole,
- ▶ des difficultés techniques,
- ▶ des coûts de réalisation.

L'étude montre la nécessité d'écarter la variante « 0 » (ne rien faire) compte-tenu des problèmes de sécurité et des dysfonctionnements de l'assainissement de l'infrastructure actuelle.

Des différentes variantes étudiées, il ressort que la variante 2 (implantation d'un demi-échangeur tourné vers le nord en place du carrefour plan de Remigny et création d'une voie de liaison RD420 / RD421 – RD53) répond le mieux aux conditions de circulations (cf. tableau de comparaison des variantes page 125).

Le critère de choix entre ces variantes est essentiellement lié à une meilleure desserte des communes, en limitant les allongements de parcours et les augmentations de trafic sur certaines voiries, mais aussi à une limitation de l'emprise sur les parcelles agricoles ou les zones boisées.

V – 3 Analyse des effets directs et indirects du projet

Le maître d'ouvrage détaille les effets temporaires liés à la phase de chantier, puis les effets permanents liés à la circulation automobile utilisant la route et à l'entretien de cette route, pour chaque thème.

Compte-tenu que le projet ne sera pas à l'origine d'une augmentation de trafic, l'impact du projet sur le bruit et la santé peut être considéré comme très limité par rapport à l'existant.

Pour l'eau et les milieux aquatiques :

Actuellement, l'assainissement de l'infrastructure pose problème. Les ouvrages de rétablissement des écoulements naturels ont été insuffisamment dimensionnés par le passé et l'eau stagne en bordure de l'infrastructure au niveau de la commune de Montescourt-Lizerolles. Pour des précipitations importantes, les eaux débordent au-dessus de la digue constituée par la RD1. Par ailleurs, sur la partie sud de la section, il n'existe aucun ouvrage de retenue. Les eaux de la plate-forme collectées à certains endroits par des fossés, rejoignent directement le milieu naturel, sans traitement. La mise aux normes de l'assainissement apportera donc une amélioration de l'état initial.

Toutefois, la définition précise de cet assainissement n'est pas encore arrêtée. Ainsi, le dossier indique que « **un système d'assainissement sera réalisé, permettant de recueillir les eaux de la chaussée sur son intégralité.** L'étanchéité des fossés sera étudiée » (cf. étude d'impact page 139). De même, le dossier prévoit la réalisation de fossés et de bassins avec rejet vers le milieu naturel, mais n'indique pas clairement le lieu de rejet : l'infiltration, le canal de Saint-Quentin, le fossé coulant et le ruisseau du Rieu sont évoqués en écartant le canal de Saint-Quentin. Or, les objectifs de qualité du rejet sont dépendants du lieu de rejet. La réalisation de cet assainissement nécessitera une demande d'autorisation ou de déclaration au titre de la loi sur l'eau. L'étude d'impact devra donc être complétée afin de pouvoir être reprise dans le dossier

d'incidence au titre de la loi sur l'eau.

Il est à noter que le dossier fait référence au Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Seine Normandie approuvé en 1996. Or, le comité de bassin Seine – Normandie du 29 octobre 2009 a adopté le SDAGE du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands.

Sur ce secteur, le SDAGE de 1996 indiquait déjà des enjeux locaux sur ce bassin versant liés à l'assainissement, à l'érosion, aux inondations et à la nécessité de protéger la ressource en eau potable, et fixait des objectifs de qualité sur les cours d'eau. Le nouveau SDAGE reprend ces enjeux mais prend en compte désormais les objectifs fixés par la directive Cadre sur l'Eau (bon état des masses d'eau en 2015).

Le projet d'assainissement devra prendre en compte les objectifs de ce nouveau SDAGE.

Pour les risques naturels

Certaines zones font l'objet d'inondations régulières notamment *les Vingt Sétiers*, à Montescourt-Lizerolles, à l'est de la RD1, en relation avec des phénomènes de remontée de nappe. Le projet aura un impact positif sur ces événements car il prévoit d'améliorer l'assainissement général du secteur notamment par l'augmentation des capacités des équipements existants (ouvrages de traverse, bassins).

L'étude d'impact du dossier prend bien en compte les plans de prévention des risques existants (cf. étude d'impact page 139).

Pour le paysage :

Le projet s'inscrit essentiellement dans des espaces agricoles et quelque peu des secteurs boisés. Le projet ne nécessite la démolition d'aucun bâtiment et ne concerne de massifs boisés qu'à la lisière. Ainsi, le projet ne sera pas à même de modifier de manière importante les perceptions lointaines existantes sur la zone d'étude, les impacts du projet sur le grand paysage peuvent donc être considérés comme limités (cf. étude d'impact page 140). Toutefois, la création d'aménagements, tels que le demi-échangeur en place du carrefour plan de Remigny, sont des éléments marquants et nouveaux qui perturberont la structure initiale de la voie.

Pour la biodiversité :

Le dossier reprend les effets prévisibles d'un tel projet sur la biodiversité, notamment en phase travaux (cf. étude d'impact page 141).

Du point de vue de la flore, le projet aura un impact avec la suppression d'une partie du couvert végétal sur les secteurs où seront aménagées des voies nouvelles. Celles-ci étant réalisées sur des secteurs agricoles, l'impact sera non notable.

Du point de vue de la faune, la destruction de secteurs agricoles peut engendrer localement des changements dans les habitudes de vie de l'avifaune locale. Toutefois, le projet concernera essentiellement des chemins ruraux existants (en terre, non cultivés) et les abords de voie existante, qui constituent des habitats naturels ordinaires.

Pour les activités agricoles :

Le dossier évoque une perte limitée de terres agricoles : moins de 8,4 ha (cf. étude d'impact page 142).

Patrimoine archéologique :

Le dossier a identifié des zones sensibles sur le plan archéologique et a confirmé la nécessité de fouilles préalables conformément à la réglementation.

Coût collectif et avantages induits pour la collectivité

L'analyse des coûts collectifs des pollutions et des nuisances et des avantages induits pour la collectivité est succincte, tout en étant suffisante. Le maître d'ouvrage précise que le projet n'engendrant pas d'augmentation de trafic, il n'y aura donc pas de bruit supplémentaire pour les habitations les plus proches, pas de pollution atmosphérique supplémentaire liée au trafic et par voie de conséquence pas de

consommation énergétique supplémentaire.

Cependant, l'aménagement étant réalisé pour la sécurité, il manque une analyse des avantages potentiels du fait de l'amélioration de cette sécurité. On peut regretter qu'il n'y ait pas une approche économique même grossière de bilan coût/avantages attendus.

V-4 Analyse des méthodes.

Plusieurs bureaux d'études se sont succédés sur ce dossier (cf. étude d'impact page 152). Aussi, une « faute de frappe » peut être relevée page 150, où il est mentionné la consultation de la DDASS des Hautes Alpes...

Ils ont pris contact avec les administrations et les organismes pour établir l'état initial de l'environnement. Ils ont complété ces informations en effectuant des observations et relevés de terrain. Ces relevés sont anciens (étude préalable de 2002) et seulement évoqués dans le dossier. Il est à regretter que les résultats de ces études n'aient pas été jointes en annexe et que leur méthodologie ne soit pas plus détaillée.

Pour établir les effets du projet, ils ont utilisé les classements normatifs ou informatifs des différentes administrations et établissements publics.

V-5 Mesures envisagées pour supprimer, réduire et si possible compenser les conséquences du projet

Les principales mesures envisagées concernent l'assainissement (575 000 euros HT) et l'aménagement paysager (175 000 euros HT). Or à ce stade de la procédure (avant – projet), ces mesures sont encore imprécises. Elles devront être précisées au stade du projet.

Seul un principe d'assainissement est présenté, qui prévoit la réalisation de fossés et de bassins, mais sans définir ni leur capacité ni leur exutoire (lieu de rejet).

De même, pour l'aménagement paysager, seuls des principes minimalistes retenus sont présentés : traitement des bords de chaussée de la RD 1 avec des espèces herbacées, plantations de haies brise-vent denses « là où l'emprise le permettra », végétalisation des terres-pleins centraux larges avec glissières métalliques « dans le cas de son maintien », maintien des arbres existants en bon état sanitaire « si possible », traitement paysager des carrefours dénivelés... Le dossier précise que le projet paysager s'inspirera de la végétation locale et qu'une étude paysagère sera réalisée ultérieurement afin de définir précisément les aménagements à réaliser.

Il est à regretter que les emprises nécessaires à l'assainissement et à l'aménagement paysager ne soient pas déjà mieux définies à ce stade.

Par ailleurs, des fouilles archéologiques sont prévues mais non détaillées dans les dépenses (cf. étude d'impact page 151 et appréciation sommaire des dépenses).

V-6 Analyse du résumé non technique.

Le résumé non technique est de lecture facile (cf. étude d'impact page 158). Il reprend bien chaque thématique de l'étude d'impact.

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

Le projet s'inscrit dans un territoire présentant globalement peu de sensibilités. Le projet ne générant pas de nouveau trafic, les enjeux environnementaux principaux concernent le maintien de la qualité de l'eau et du cadre de vie (paysage), ainsi que la préservation du patrimoine archéologique.

Pour répondre à ces enjeux, les variantes étudiées sont sensiblement équivalentes à part la quatrième qui aurait présenté une surface imperméabilisée plus importante, avec un effet « digue » renforcé au sud, et aurait impacté des zones boisées. La variante 2 retenue a un peu plus de surface imperméabilisée que les variantes 1 et 3, mais apparaît comme une meilleure solution pour la sécurité et les conditions de circulation, les variantes 1 et 3 étant susceptibles de reporter une partie du trafic sur d'autres voies (RD 420, RD 34, traversées de Montescourt et Rémigny) et d'engendrer des nuisances supplémentaires pour les riverains.

La mise aux normes de l'assainissement, qui nécessitera une déclaration ou autorisation au titre de la loi sur l'eau, permettra de réduire l'impact sur cet enjeu prioritaire. La réalisation du projet paysager permettra de limiter l'impact sur le paysage. Enfin, les fouilles archéologiques, qui restent à définir, permettront de préserver le patrimoine archéologique.

Sous réserve du respect des mesures compensatoires et des précautions de chantier préconisées par l'étude d'impact, le projet n'aura pas d'incidence négative significative sur les milieux traversés. Au contraire, une amélioration sera apportée pour les enjeux eaux et milieux aquatiques, grâce notamment à un meilleur dimensionnement des ouvrages de rétablissement des bassins versants naturels et à la mise en place de bassins de stockage et de traitement des eaux ruissellement de la plate-forme routière avant rejet dans le milieu naturel.

ANNEXE 2

Plan de situation

