

PRÉFET DE LA RÉGION GRAND EST

Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
Grand Est

Service Évaluation Environnementale



Strasbourg, le

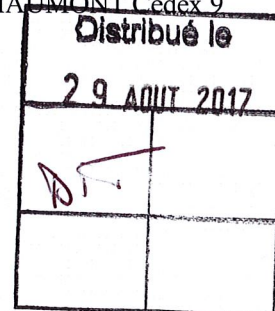
17 AOÛT 2017

Affaire suivie par : Aurélien Galmiche
Tel. : 03 88 13 06 40
aurelien.galmiche@developpement-durable.gouv.fr

Le Préfet de Région Grand Est
Préfet de la Zone de Défense et de Sécurité Est
Préfet du Bas-Rhin

à

Monsieur le Président du Conseil Départemental
de la Haute-Marne
1 rue du Commandant Hugueny
CS 62127
52905 CHAUMONT Cedex 9



OBJET : Avis de l'Autorité environnementale.
Aménagement de la RD15 à Rennepont

P.J. : Avis de l'Autorité environnementale

=> SROA
JD

Le 22 juin 2017 vous avez transmis à la DREAL Grand Est, pour avis de l'Autorité environnementale, le dossier cité en objet.

Vous trouverez ci-joint mon avis, établi au titre de l'Autorité environnementale conformément à l'article R.122-7 du code de l'environnement, que vous voudrez bien joindre au dossier d'enquête publique.

Le Préfet,


Jean-Luc MARX

Copie à : DREAL Grand Est

PRÉFET DE LA RÉGION GRAND EST

Strasbourg, le 17 AOUT 2017

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Nom du pétitionnaire	Conseil départemental de la Haute-Marne
Commune	Rennepont
Département	Haute-Marne (52)
Objet de la demande	Projet d'aménagement de la route départementale 15
Accusé de réception du dossier	22 juin 2017

RAPPEL : En application de la directive européenne sur l'évaluation environnementale des projets, tous les projets soumis à étude d'impact font l'objet d'un avis d'une « autorité environnementale » désignée par la réglementation. Cet avis est mis à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public (dans le dossier soumis à la consultation publique et sur internet).

Il ne porte pas sur l'opportunité du projet et n'est donc ni favorable ni défavorable à son autorisation.

Il évalue la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage (les points positifs et les points négatifs) et la prise en compte de l'environnement par le projet (les points faibles et les points forts).

Il permet au maître d'ouvrage d'améliorer, le cas échéant, la qualité de l'étude d'impact du projet et la prise en compte de l'environnement dans son projet.

Il facilite la compréhension du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).

Ce dossier est soumis à étude d'impact au titre de l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

Il fait donc l'objet d'une évaluation environnementale et par conséquent d'un avis du préfet de région en sa qualité d'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement – dite Autorité Environnementale – (article R. 122-7 du code de l'environnement).

Le préfet du département de la Haute-Marne et le directeur de l'agence régionale de santé ont été consultés lors de son élaboration.

A – Synthèse de l'avis

Le projet du conseil départemental de la Haute-Marne consiste à élargir la RD15 sur la commune de Rennepont afin d'améliorer la sécurité des usagers. Cette route passe à l'intérieur d'une zone Natura 2000 délimitée pour la protection des oiseaux. L'élargissement de la plateforme routière nécessite la coupe d'arbres potentiellement utilisés pour la nidification. L'étude prévoit d'éviter cet impact en réalisant les travaux en dehors de la période de reproduction des oiseaux.

Le projet nécessite le rétablissement du ruisseau du Val la Perrière, le dossier est toutefois insuffisamment précis sur ce point pour garantir l'adéquation du dispositif prévu avec les espèces susceptibles d'y transiter.

Globalement le dossier est imprécis sur les impacts du projet, notamment sur les zones concernées par des défrichements et coupes d'arbres qui ne sont pas clairement identifiés et sur l'emplacement de la base vie et des aires de stockages de matériaux et d'engins, qui concerne potentiellement des espèces remarquables. Le dossier devra être complété par un résumé non technique.

Sous réserve de la mise en œuvre des mesures décrites dans le dossier, l'impact du projet sur l'environnement peut être considéré comme faible.

B – Présentation détaillée

1. Présentation générale du projet

Le conseil départemental de la Haute-Marne projette d'élargir la route départementale 15 sur une longueur de 4,5 km entre l'intersection avec la RD23 vers Colombey Les Deux Eglises et la limite départementale, sur la commune de Rennepont, afin d'améliorer la sécurité des usagers. Ce projet consiste principalement à effectuer des travaux de terrassement de chaque côté de la route actuelle, refaire une nouvelle chaussée et creuser des fossés d'assainissement, ce qui nécessite localement la coupe d'arbres.

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

2.1. Articulation avec d'autres projets et documents de planification, articulation avec d'autres procédures

Aucun plan local d'urbanisme ou carte communale n'étant en vigueur sur la commune de Rennepont, celle-ci est soumise à la règle de constructibilité limitée du règlement national d'urbanisme conformément aux articles L. 111-3 à L. 111-5 du code de l'urbanisme. Le projet est compatible avec les dispositions du règlement national d'urbanisme.

L'étude d'impact identifie les orientations du SDAGE¹ Seine-Normandie 2010-2015 avec lesquelles le projet est compatible. Ce SDAGE ayant été remplacé par le SDAGE 2016-2021 approuvé le 1^{er} décembre 2015, l'étude d'impact aurait dû analyser la compatibilité du projet avec le SDAGE en vigueur.

L'étude d'impact aurait dû analyser la compatibilité du projet avec le SRCE² de Champagne-Ardenne adopté le 8 décembre 2015.

2.2. Analyse de l'état initial de l'environnement et identification des enjeux environnementaux

Les principaux enjeux environnementaux du projet sont :

- les eaux superficielles et souterraines,
- les habitats naturels et les continuités écologiques.

1 Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux

2 Schéma régional de cohérence écologique

- les eaux superficielles et souterraines :

La RD15 longe en rive droite le ruisseau « la Renne » qui contient de nombreuses frayères et dans lequel se déversent les eaux de ruissellement du vallon. Elle est pour partie située en limite de la zone inondable de la Renne. Le ruisseau de Val la Perrière, affluent de la Renne, passe sous la route par une buse. La Renne a un bon état écologique et physico-chimique. La nappe phréatique est sub-affleurante dans le vallon de la Renne, ce qui la rend vulnérable aux pollutions de surface.

- les habitats naturels et les continuités écologiques :

Le projet est implanté en bordure d'un réservoir de biodiversité « milieu boisé ». Il franchit un corridor écologique « milieu boisé » et est parallèle à un corridor « milieu ouvert ». Le cours d'eau « la Renne » est identifié comme élément de la trame bleue par le SRCE.

Le projet se situe en partie à l'intérieur de la zone de protection spéciale (ZPS) Natura 2000 « Barrois et forêt de Clairvaux » d'une surface de 41 156 ha, qui recouvre l'ensemble de la zone boisée à l'ouest de la route et une partie du vallon à l'est, et dans la ZNIEFF de type 2 « Forêt de Clairvaux et des Dhuits ».

Le vallon de la Renne est identifié comme zone à dominante humide dans l'inventaire des zones humides de Champagne-Ardenne.

L'étude d'impact recense 53 espèces d'oiseaux dans la zone d'étude dont 43 sont protégées et 47 y nichent. Parmi celles-ci 3 sont citées dans l'annexe I de la directive oiseaux Natura 2000, 4 sont inscrites dans la liste rouge nationale de l'UICN³ (préoccupation mineure) et 2 sur la liste rouge régionale (vulnérable).

Les prairies, les cours d'eau et les lisières forestières ont été identifiés comme lieux de chasse et de déplacement pour les chiroptères.

2.3. Analyse des impacts notables potentiels du projet sur l'environnement

- les eaux superficielles et souterraines :

L'élargissement de la route a pour conséquence d'augmenter la surface imperméabilisée et donc de favoriser le ruissellement des eaux de pluie. Cette augmentation reste faible par rapport à la surface totale de la route. Les déblais et remblais sont de faible ampleur et n'auront pas d'impact significatif sur la nappe phréatique.

La pollution due à l'import de polluants présents sur la chaussée ne va pas varier puisque le projet ne provoque pas d'augmentation du trafic. Seule la pollution due à l'import de sels de déverglaçage va légèrement augmenter en raison de l'augmentation de la surface à traiter. En phase chantier, une fuite sur un engin pourrait occasionner une pollution des eaux superficielles et souterraines.

- les habitats naturels et les continuités écologiques :

L'étude identifie plusieurs espèces de plantes remarquables qui sont susceptibles d'être détruites par les travaux sur l'emprise de la route projetée et dans les prairies au nord de la route où seront situés la base vie et des zones de stockage de matériau et de stationnement d'engins. Ces prairies hébergent également 4 espèces de papillons inscrites dans la liste rouge de Champagne-Ardenne, dont l'habitat sera donc temporairement dégradé.

Le projet nécessite la coupe d'arbres dans la ZPS, qui sont potentiellement utilisés pour la nidification des oiseaux. Ces derniers peuvent également être perturbés par les nuisances occasionnées par les travaux.

L'étude aurait dû évaluer l'impact de la route sur le corridor « milieu boisé » qu'elle traverse.

Le dossier présente une évaluation des incidences Natura 2000 simplifiée qui conclut à l'absence d'impact sur la ZPS, alors même que le projet est situé en partie dans la ZPS et que le dossier indique que des débroussaillages et des coupes d'arbres seront nécessaires. L'évaluation des incidences aurait dû être approfondie, notamment en estimant le nombre d'arbres et les surfaces concernées par ces impacts, et en précisant leur localisation.

3 Union internationale pour la conservation de la nature

2.4. Mesures correctrices (éviterement, réduction, compensation) et dispositif de suivi

- les eaux superficielles et souterraines :

Le dossier aurait pu proposer des mesures pour réduire le risque de pollution des eaux superficielles et souterraines en cas de fuite sur un engin de chantier, par exemple en étanchéifiant la zone de stockage des engins.

- les habitats naturels et les continuités écologiques :

La route est susceptible de gêner la circulation de la faune qui fréquente le ruisseau du Val la Perrière. L'écoulement est rétabli par un cadre en béton armé dont le radier sera enterré et recouvert d'un matériau équivalent au lit du cours d'eau du point de vue granulométrique. Cependant, en l'absence d'information sur les espèces présentes, il n'est pas possible de conclure quant au caractère suffisant de cette mesure. L'étude du rétablissement de cette continuité bleue aurait dû être plus approfondie. Le dossier aurait pu proposer l'aménagement d'une zone hors d'eau dans l'ouvrage afin de permettre le passage de la petite faune.

Le dossier prévoit d'éviter les impacts sur l'avifaune en réalisant les travaux en dehors de leur période de nidification. Le cycle de vie des chiroptères aurait également pu être pris en compte pour la détermination de la période de travaux.

Le dossier aurait pu proposer un emplacement alternatif pour les installations de chantier afin de réduire l'impact sur la flore remarquable.

2.5. Présentation des solutions alternatives, justification du projet et exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu

Le projet permet d'améliorer la sécurité des usagers en augmentant la largeur de la chaussée.

2.6. Résumé non technique

L'étude ne contient pas de résumé non technique. Le dossier devra être complété sur ce point, le résumé non technique est obligatoire d'après l'article R122-5 du code de l'environnement.

3. Analyse de la prise en compte de l'environnement dans l'élaboration du projet

Le projet consistant en l'élargissement d'une route existante, ses impacts sont principalement situés en bordure de l'infrastructure pour ce qui est des dégradations permanentes des milieux naturels. Toutefois les impacts en phase chantier ne doivent pas être négligés et les éléments fournis par le dossier indiquent que le pétitionnaire envisage de placer les installations de chantier dans une zone où sont présentes plusieurs espèces de plantes remarquables. Le dossier aurait pu préciser les impacts et proposer des mesures pour favoriser le retour de ces espèces après les travaux. Les incidences sur la ZPS auraient pu être davantage prises en compte.

Le dossier est insuffisamment précis sur le rétablissement du ruisseau du Val la Perrière pour permettre d'apprécier la pertinence du dispositif prévu pour ce qui concerne la continuité écologique. L'Autorité environnementale note toutefois que l'ouvrage prévu sera à première vue plus favorable à la biodiversité que la buse existante.

LE PRÉFET,


Jean-Luc MARX