

Route départementale n°17 – Commune des VILLAGES VOVEENS
Voie de liaison de la RD17 - Rouvray-Saint-Florentin



Autorisation environnementale

NOTE DE PRESENTATION NON TECHNIQUE

| Version | Rédigé par | Contrôlé par | Le | Commentaire |
|---------|------------|--------------|------------|----------------------|
| V0 | EKA | FRMA | 17/06/2021 | Création du document |
| V1 | FRMA | - | 14/02/2022 | Ajout partie 2.4 |

Sommaire

| | |
|---|-----------|
| SOMMAIRE | 3 |
| TABLE DES ILLUSTRATIONS | 3 |
| 1 LE DEMANDEUR..... | 4 |
| 2 PRESENTATION GENERALE | 4 |
| 2.2 LOCALISATION ET CONTEXTE DU PROJET | 4 |
| 2.3 HISTORIQUE DU PROJET | 6 |
| 2.4 JUSTIFICATION ET DESCRIPTION DU PROJET | 6 |
| 2.4.1 LES VARIANTES ETUDIEES..... | 9 |
| 2.4.2 LE PROJET SOUMIS A L'ENQUETE | 9 |
| 2.4.3 PRINCIPES D'ASSAINISSEMENT..... | 12 |
| 3 SYNTHESE DES ENJEUX..... | 14 |
| 4 SYNTHESE DES EFFETS ET MESURES ASSOCIEES POUR EVITER, REDUIRE OU COMPENSER CES EFFETS..... | 16 |
| 4.2 PREAMBULE..... | 16 |
| 4.2.1 OBJET DU CHAPITRE | 16 |
| 4.3 DEFINITIONS | 16 |
| 4.3.1 EFFETS | 16 |
| 4.3.2 MESURES | 16 |
| 4.4 TABLEAU DE SYNTHESE DES EFFETS ET MESURES ASSOCIEES | 18 |
| 5 PRESENTATION DE L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE..... | 20 |

Table des illustrations

| | |
|---|----|
| Figure 1 : Synoptique du projet (Source : CD28)..... | 4 |
| Figure 2: Plan de situation | 5 |
| Figure 3 : Vue en plan de l'aménagement de la voie nouvelle – partie Ouest – carrefour type simple tourne-à-gauche..... | 9 |
| Figure 4 : Profil en travers type de la voie nouvelle au droit du stockage tourne-à-gauche..... | 9 |
| Figure 5 : Profil en travers type du rétablissement Ouest à Rouvray-Saint-Florentin au droit du stockage tourne-à-gauche..... | 10 |
| Figure 6 : Vue en plan de l'aménagement de la voie nouvelle – partie centrale | 10 |
| Figure 7 : Profils en travers type de la voie nouvelle en section courante | 10 |
| Figure 8 : Vue en plan de l'aménagement de la voie nouvelle – partie Est – carrefour type double tourne-à-gauche | 11 |
| Figure 9 : Profil en travers type de la voie nouvelle au droit du stockage tourne-à-gauche (côté Ouest)..... | 11 |
| Figure 10 : Profil en travers type de la voie nouvelle au droit du stockage tourne-à-gauche (côté Est) | 11 |
| Figure 11 : Profil en travers type de la rue du Pavillon | 11 |
| Figure 12 : Localisation des ouvrages de continuité du bassin versant naturel | 12 |
| Figure 13 : Schéma de principe des apports au bassin..... | 12 |
| Figure 14 : Caractéristiques du bassin de gestion et de traitement des eaux..... | 13 |

1 Le demandeur



Conseil départemental d'Eure-et-Loir
 Direction Générale Adjointe Aménagement et Développement
 28028 Chartres CEDEX
 Tel : 02 37 20 11 51
 N° SIRET : 22280001300013

- Préserver les fonctions existantes et les contraintes riveraines et environnementales du site,
- Minimiser les impacts sur le site et les surfaces d'acquisitions foncières nécessaires.

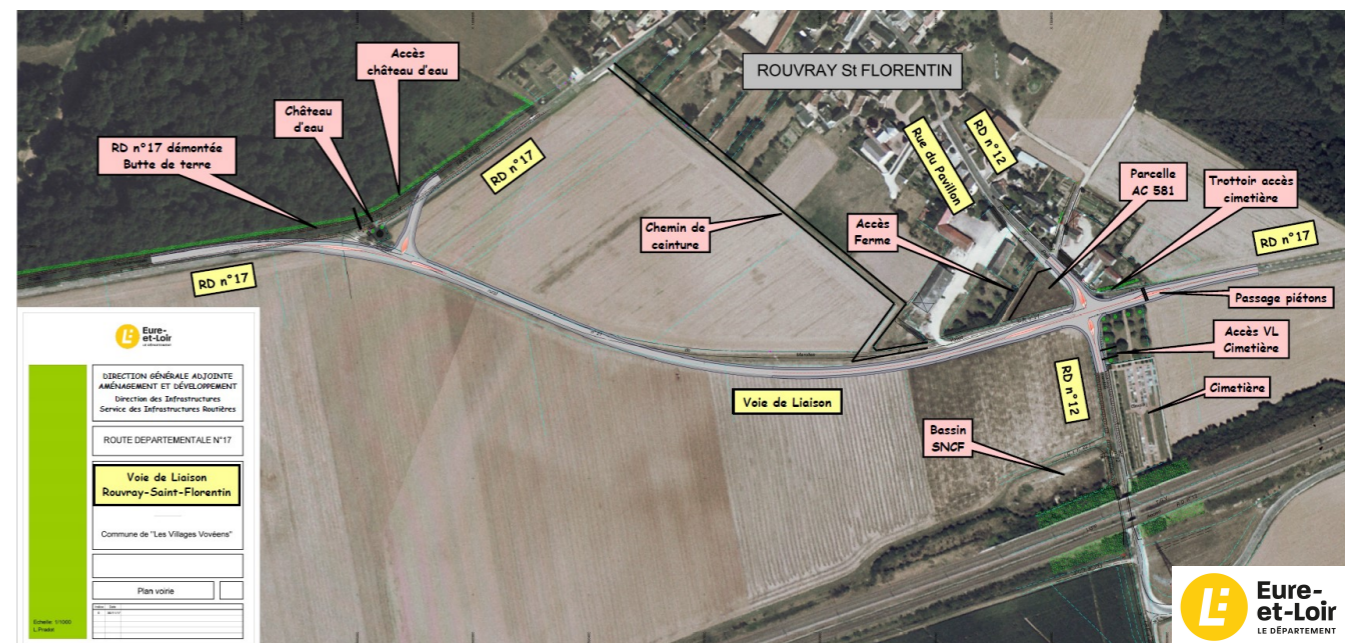


Figure 1 : Synoptique du projet (Source : CD28)

2 Présentation générale

2.2 Localisation et contexte du projet

Le présent projet consiste en la **création de la voie de liaison Sud de Rouvray-Saint-Florentin, entre la RD17 Ouest et le carrefour RD12 / RD17**. Ce projet est localisé en zone interurbaine, au Sud du village de **Rouvray-Saint-Florentin (28)**, au sein de la commune nouvelle de « Les Villages Vovéens ». La voie de liaison Sud sera localisée à une distance maximale de 150 mètres au Sud de la limite urbaine, dans un environnement à caractère agricole. A contrario, le futur carrefour RD12 / RD17 / voie de liaison Sud sera situé à l'intérieur du périmètre d'agglomération. Le tracé de la voie de liaison Sud suivra approximativement le tracé d'un chemin rural existant.

L'objectif du projet est l'amélioration du cadre de vie des riverains dans la traversée du centre bourg de Rouvray-Saint-Florentin. En effet, les trafics enregistrés sont modérés avec 1 828 véhicules/jour sur la RD12 en traversée du bourg et 1 209 véhicules/jour sur la RD17 Est mais avec des taux de poids-lourds (PL) non négligeables, estimés entre 18% et 14%.

Le gabarit des voies en traverse de Rouvray-Saint-Florentin n'est pas adapté au passage des poids-lourds ce qui génère des dégradations des bâtis riverains et des nuisances pour les habitants du bourg (bruit, nuisances olfactives, insécurité).

L'aménagement devra respecter les objectifs suivants :

- Proposer un aménagement en tracé neuf sécurisé pour l'ensemble des modes concernés et conforme aux règles de l'art,
- Sécuriser l'accès au village de Rouvray-Saint-Florentin depuis la RD17,
- Délester le centre bourg de Rouvray-Saint-Florentin d'une partie de son trafic de transit,

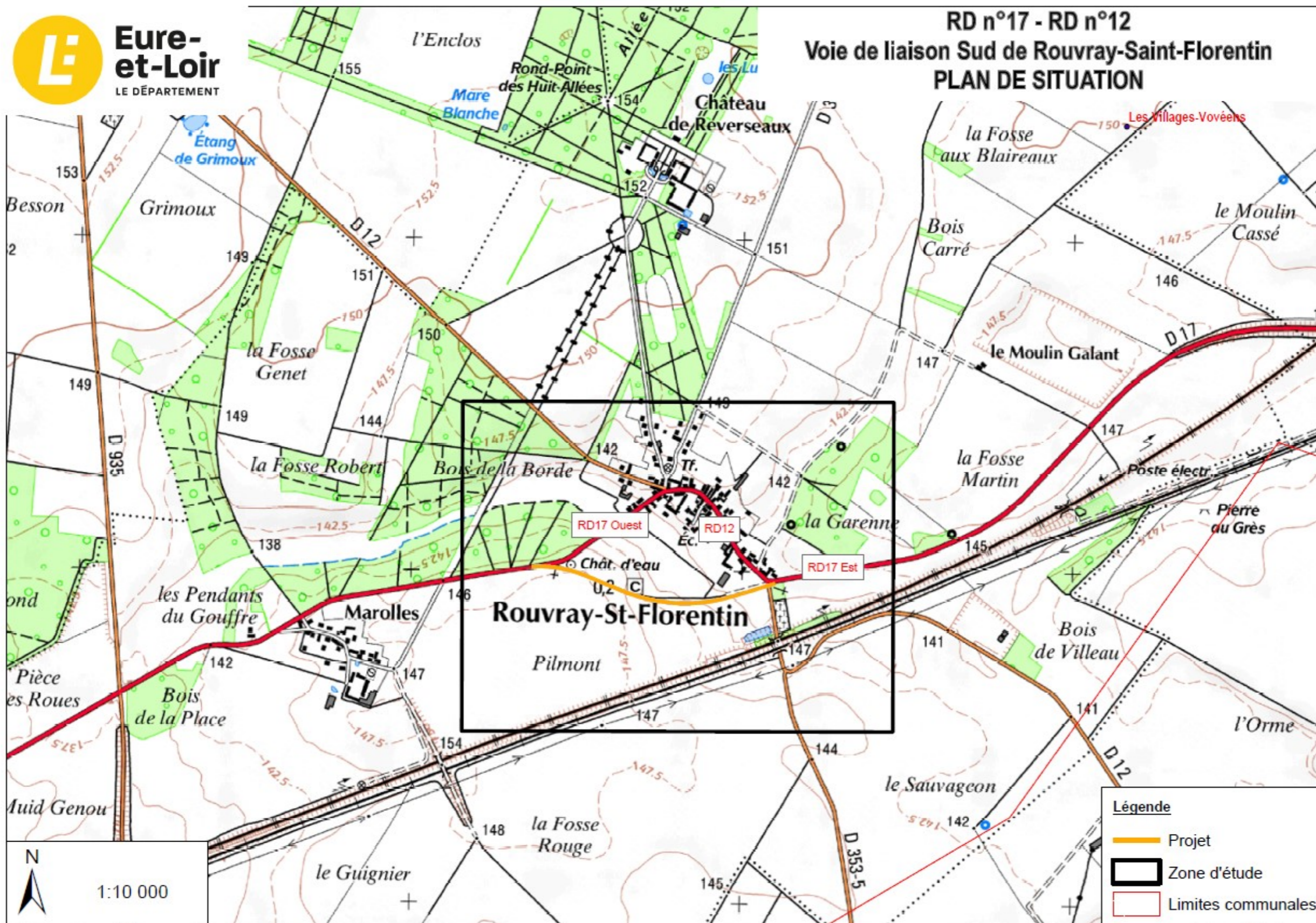


Figure 2: Plan de situation

2.3 Historique du projet

Une demande d'examen cas par cas a été déposée auprès de la DREAL Centre-Val de Loire. Cette dernière a exonéré le projet d'évaluation environnementale par arrêté n°F02419P0179 du 19 décembre 2019.

2.4 Justification et description du projet

Depuis 2010, le passage répété des poids-lourds (PL) dans le bourg de Rouvray-Saint-Florentin (commune déléguée des Villages Vovéens) engendre, outre des nuisances, des dégradations sur le bâti attenant aux voies. Ces dégradations ont conduit la municipalité à aménager une écluse provisoire à l'aide d'une glissière en béton pour réduire la vitesse et imposer un retrait suffisant par rapport aux habitations. Cet effet d'écluse est matérialisé par de la signalisation provisoire.



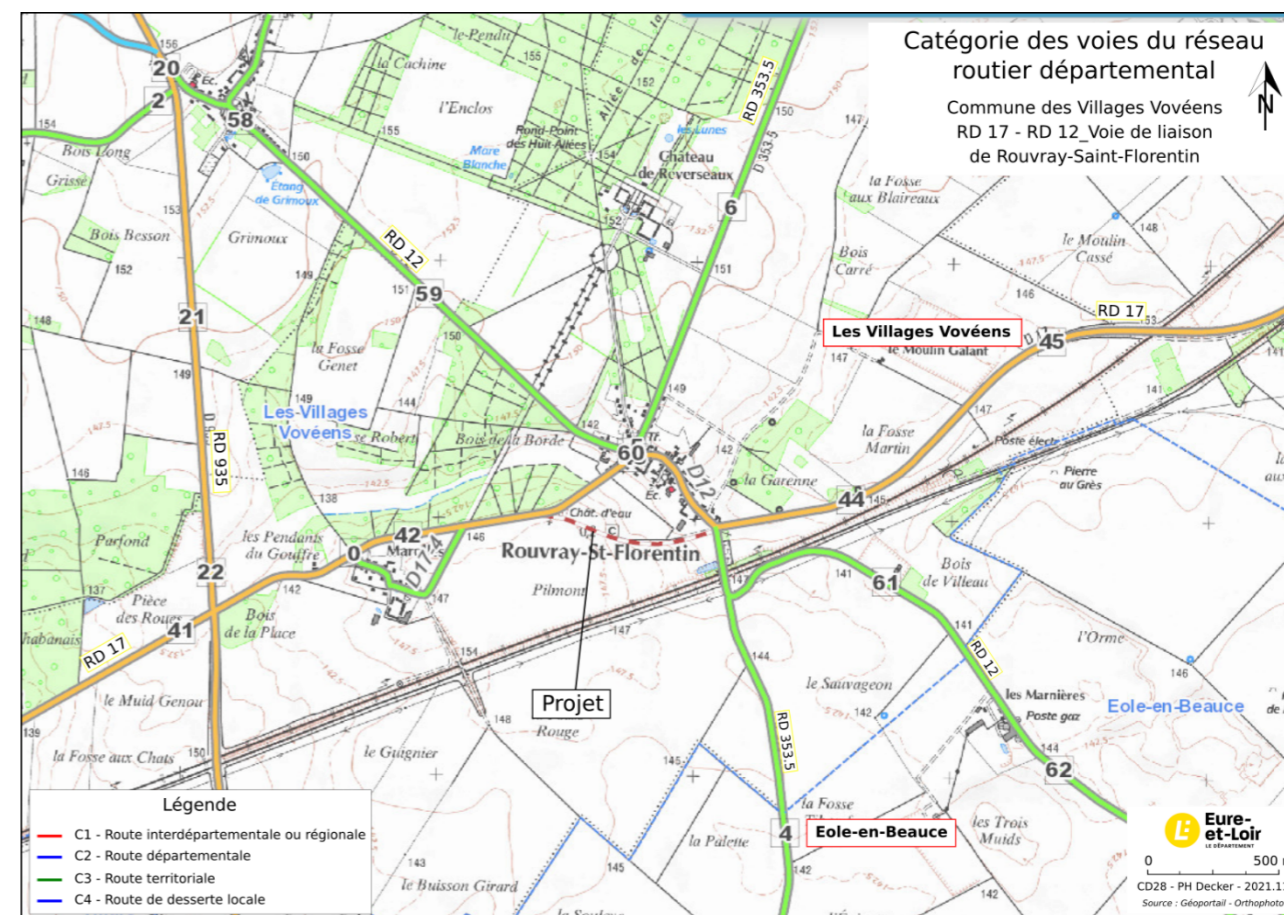
La circulation des PL dans des espaces contraints par le bâti engendre un sentiment d'insécurité. Les trottoirs trop étroits et discontinus ne permettent pas aux piétons de circuler de manière sécurisée. Ils réduisent également la marge de sécurité pour les riverains souhaitant s'insérer sur l'axe RD 17 / RD 12.

Suite aux dégradations observées dans Rouvray-Saint-Florentin, les services départementaux ont étudié la possibilité d'aménager la traverse de bourg pour pacifier et sécuriser le passage du trafic en transit, notamment par un élargissement des trottoirs (alternative n°1). Les emprises disponibles pour un aménagement en place de la traversée (6,5 à 7,5 mètres de large par endroits) n'est pas satisfaisant en termes de partage modal répondre aux besoins actuels (piétons/ véhicules légers /PL). Cet aménagement exigerait une emprise de 9 mètres au strict minimum. L'aménagement en place n'est donc pas faisable et cette solution a été écartée.

Ainsi, les villages Vovéens et sa commune déléguée de Rouvray-Saint-Florentin ont sollicité le Département d'Eure-et-Loir fin 2017 pour demander à ce dernier d'étudier la faisabilité d'une voie de contournement sud pour dévier le trafic en transit sur la RD 17.

Les poids-lourds (PL) transitent majoritairement via la route départementale n°17 (RD 17) d'Ouest en Est et dans une moindre mesure en provenance des routes départementales n°12 et n°353-5 (RD 12 et RD353-5). La RD 17 dispose d'un gabarit satisfaisant en amont et en aval de la traversée de bourg. Il est adapté au transit des poids-lourds, ce qui justifie son classement en catégorie C2 du réseau départemental. Les deux autres axes sont classés en catégorie C4 et sont destinés à assurer la desserte locale.

La part de véhicules lourds en transit depuis le Nord demeure assez faible car les camions de plus de 12 tonnes sont interdits sur la RD 12 tandis que ceux de plus de 10 tonnes sont interdits sur la RD 353-5. Le gabarit de ces axes est insuffisant pour permettre le croisement entre poids lourds. En revanche, la route départementale n 935, localisée à l'Ouest (catégorie C2), est adaptée pour gérer les flux de transit et notamment le trafic lourd. Cet axe est directement relié à la RD 17 qui rejoint le bourg de Rouvray-Saint-Florentin. La branche Sud de la RD 12 supporte quant à elle un trafic lourd non négligeable en provenance de l'entreprise Meac, implantée sur le territoire d'Éole-en-Beauce.



Pour réduire l'impact du projet sur l'activité agricole, le Département d'Eure-et-Loir s'est engagé à reprendre, autant que possible, le tracé du chemin rural n°21 dit de Marolles à Voves. Les parcelles agricoles attenantes sont par ailleurs desservies par les chemins ruraux n°20 dit « des Ouches » au Nord et par le Chemin rural n°22 dit « latéral à la ligne (LGV) Paris-Tours » au Sud. Le chemin rural n°20 nécessite un dévoiement partiel à l'Est pour être éloigné du futur barreau routier.

Le projet affecte tout de même des terrains privés pour répondre aux besoins en assainissement de la route et aux contraintes géométriques de la voie. Pour compenser cet impact, le Département d'Eure-et-Loir s'est engagé :

- à acquérir par voie amiable, autant que possible, les terrains nécessaires au projet,
- à gérer les eaux de toiture d'un bâtiment agricole en projet le long du barreau routier.

Enfin, pour supprimer tout trafic lourd dans le centre bourg, la RD 12 au nord et la RD 353-5 seront interdites aux poids lourds de plus de 3,5 tonnes en transit, dès la mise en service du contournement de Rouvray-Saint-Florentin. Seule la desserte locale restera autorisée. Les flux de poids lourds et de véhicules en transit se concentreront depuis la RD 935 et la RD 17 à l'Ouest, en direction de la RD 17 à l'Est sans transiter par le bourg. Ce nouvel itinéraire captera l'ensemble des usagers en transit et notamment le trafic lourd, permettant de pacifier la traversée de Rouvray-Saint-Florentin.

L'aménagement de cette voie de liaison a été débattue une première fois lors de la 4^{ème} Commission « Infrastructures et routes » du Conseil départemental en janvier 2020. Au terme de ce premier débat, les élus de la Commission permanente ont émis un favorable au projet sous réserve que les services départementaux réalisent des comptages afin de mieux caractériser l'état du trafic sur les axes traversant le bourg. Ils ont également demandé à savoir si les acquisitions foncières étaient réalisables, impliquant le lancement d'études de projet plus fines.

Suite à la campagne de comptages routiers menée en juin 2020, les élus ont à nouveau débattu de l'opportunité de ce projet au cours de la 4^{ème} Commission de novembre 2020. Le projet a définitivement été adopté lors de la CAO de mars 2022.

Sur la base de l'avant-projet (AVP) et des études spécifiques engagées dans le cadre du projet (étude hydraulique/assainissement, étude géotechnique, expertise faune-flore et zones humides), une réunion de pré-cadrage a été organisée avec les services de l'État (Préfecture d'Eure-et-Loir et DDT28) le 22 avril 2021. L'objet était d'opérer un cadrage réglementaire préalable à l'élaboration du dossier d'enquête publique unique sur la base des études techniques pour valider la nécessité puis le déroulé des procédures de Déclaration d'Utilité Publique et d'Autorisation Environnementale Unique.

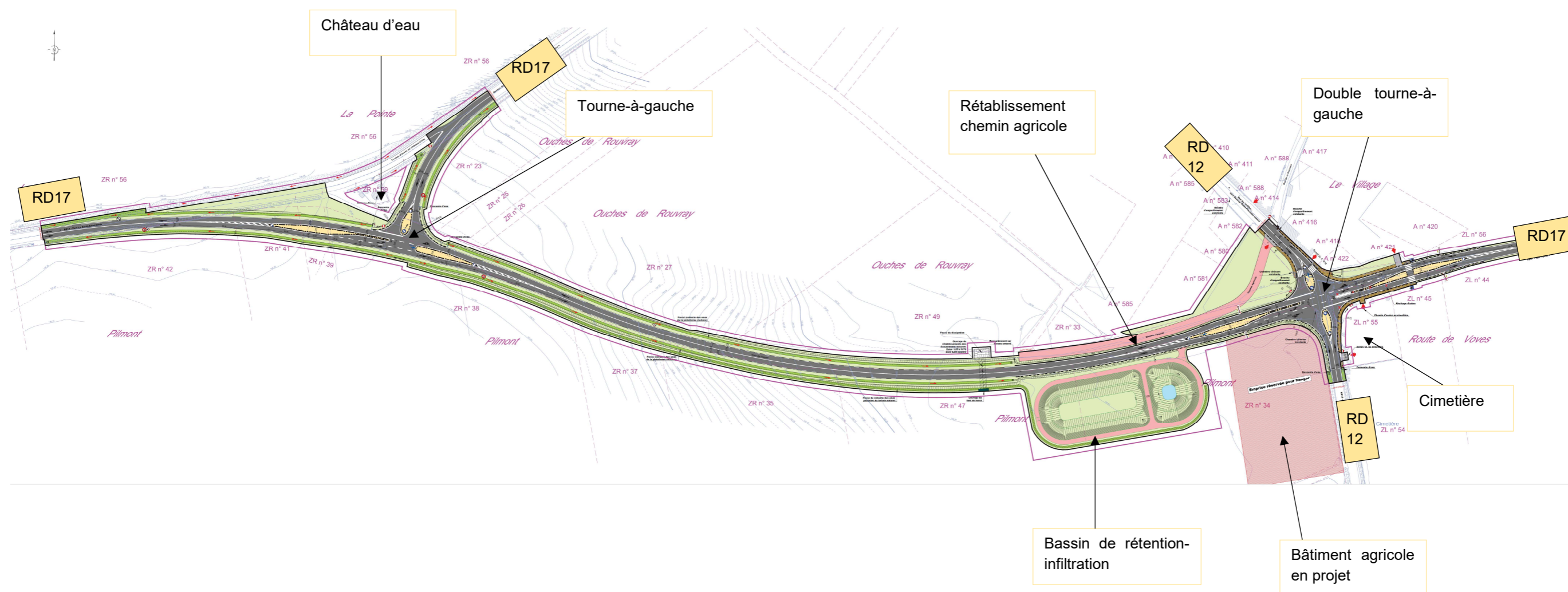
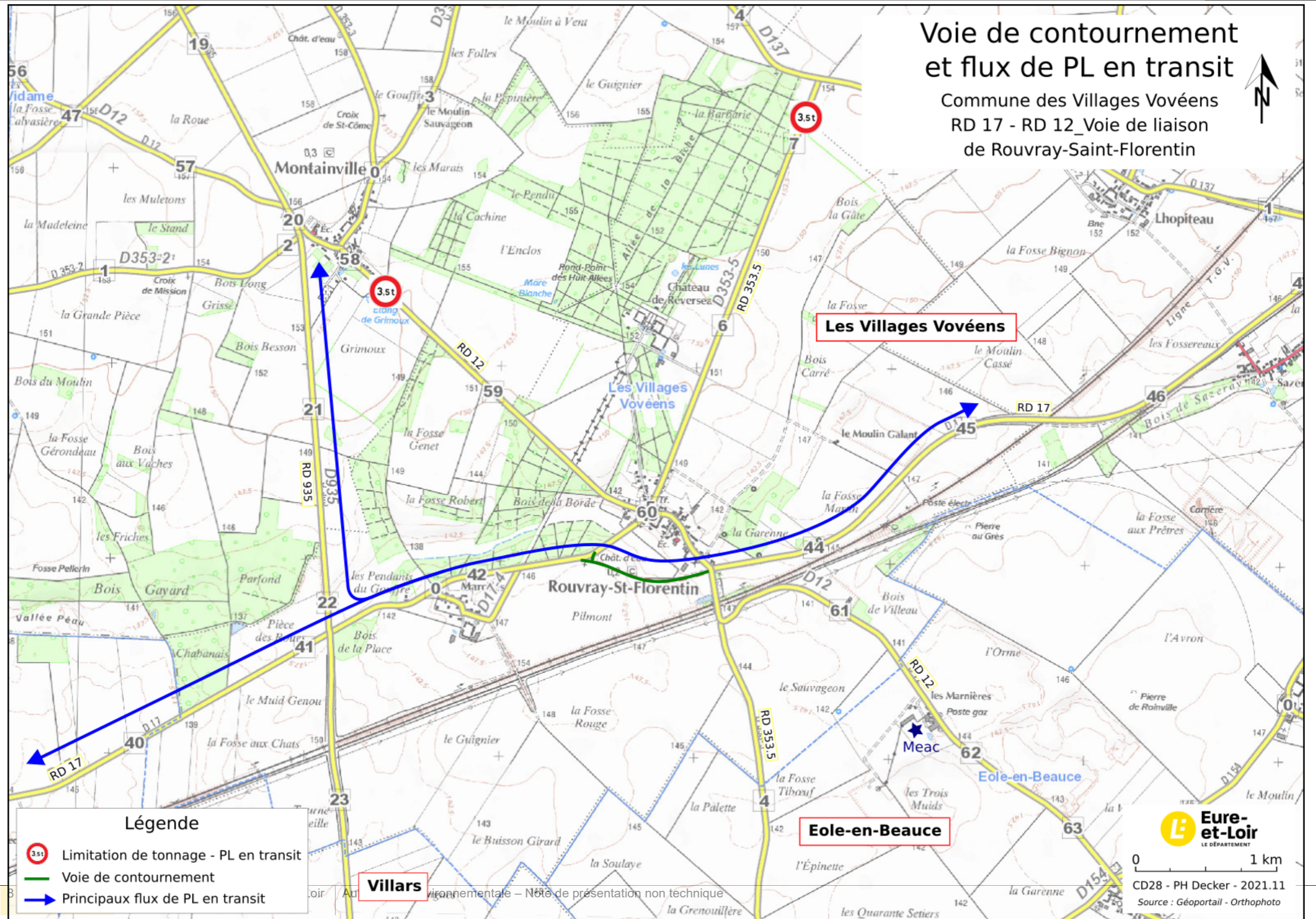


Figure 3 : Plan du projet de voie de liaison



2.4.1 Les variantes de tracés étudiées

- ✓ **Alternative n°1** : Aucun projet ;
- ✓ **Alternative n°2** : Utilisation du Chemin Rural n°21 pour le tracé de voie de liaison de la RD17 contournant le bourg de Rouvray-Saint-Florentin ;
- ✓ **Alternative n°3** : Tracé neuf au Sud du bourg de Rouvray-Saint-Florentin.

Peu d'alternatives sont possibles dans le cadre du contournement de la RD n°17 et du bourg de Rouvray-Saint-Florentin. La solution d'aménagement en passant au plus proche du tracé du CR21 existant est le meilleur compromis technique, financier et environnemental pour cette opération.

En effet, la présence de la ligne TGV au Sud du bourg contraint la zone d'étude dans laquelle réaliser la voie de liaison est possible. De plus, recourir à la solution de tracé neuf plus au Sud du CR21 rallongerait le tracé et augmenterait ainsi les emprises et donc le coût et les impacts environnementaux. Réutiliser au mieux le chemin existant (le CR21) permettra de limiter les emprises sur les parcelles agricoles.

L'objectif étant de faire contourner aux poids-lourds le bourg de Rouvray-Saint-Florentin, l'alternative n°2 est la meilleure solution pour ce projet.

2.4.2 Le projet soumis à l'enquête

Les caractéristiques géométriques de tracé en plan et de profil en long du projet sont adaptées à la nature de la voirie et à ses caractéristiques existantes. Elles sont conformes aux recommandations techniques énoncées dans l'ARP R60.

Le programme succinct d'aménagement de la voie de liaison Sud de Rouvray-Saint-Florentin est résumé ci-dessous :

- Construction d'un carrefour sécurisé de type simple tourne-à-gauche au droit du château d'eau entre la voie de liaison et la RD17,
- Construction d'une voirie neuve de 6,50 m de largeur totale et 950 ml, marquage de rive compris, empruntant en partie le chemin rural n°21 et en plein champ,
- Construction d'un carrefour sécurisé de type double tourne-à-gauche à l'intersection de la voie de contournement avec la RD17 et la RD12,
- Rétablissement de l'accès agricole existant depuis le chemin rural n°21,
- Assainissement pluvial des eaux de chaussées et de bassins versants de l'ensemble du projet , et d'un futur bâtiment agricole.

Sur ces bases, les valeurs limites des éléments géométriques de tracé en plan, de profil en long et de profil en travers sont reprises ci-après.

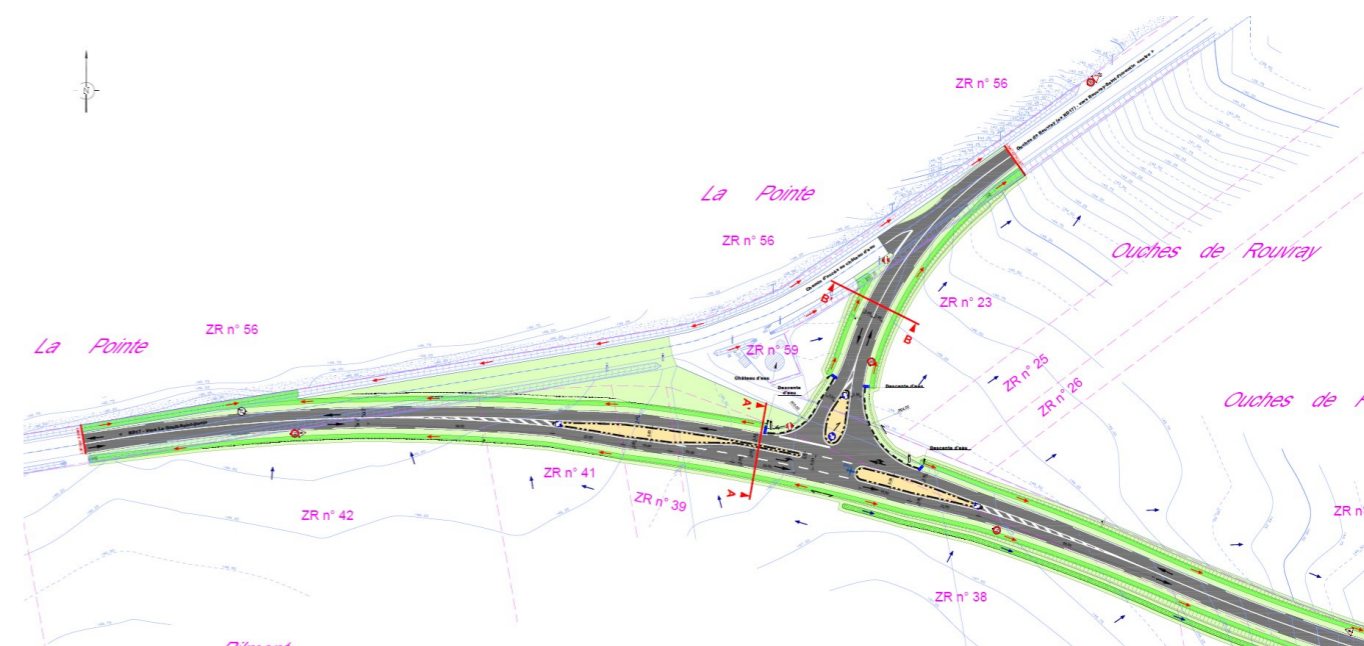


Figure 4 : Vue en plan de l'aménagement de la voie nouvelle – partie Ouest – carrefour type simple tourne-à-gauche

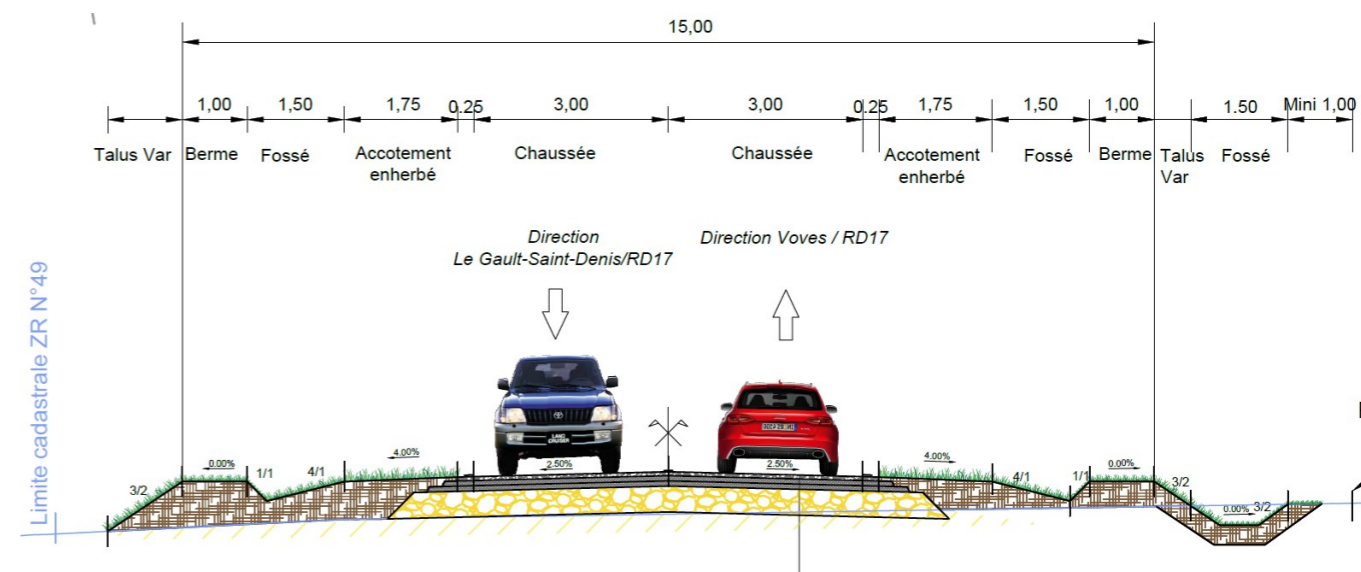


Figure 5 : Profil en travers type de la voie nouvelle au droit du stockage tourne-à-gauche

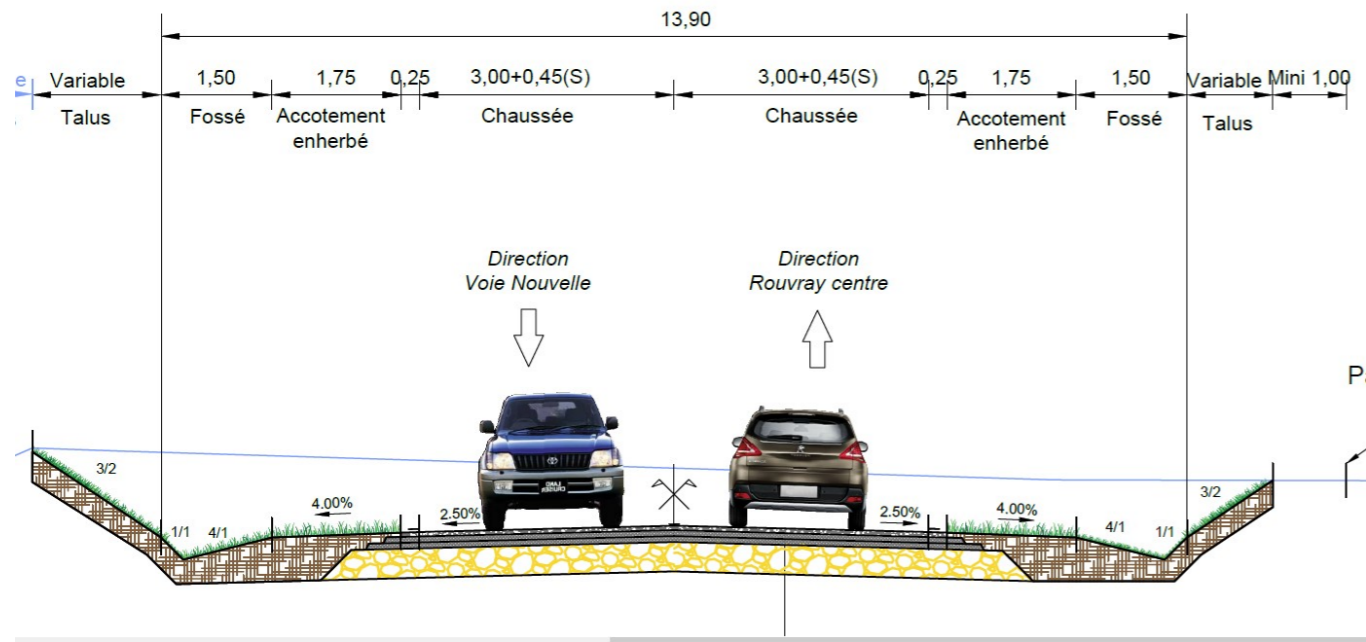


Figure 6 : Profil en travers type du rétablissement Ouest à Rouvray-Saint-Florentin au droit du stockage tourne-à-gauche

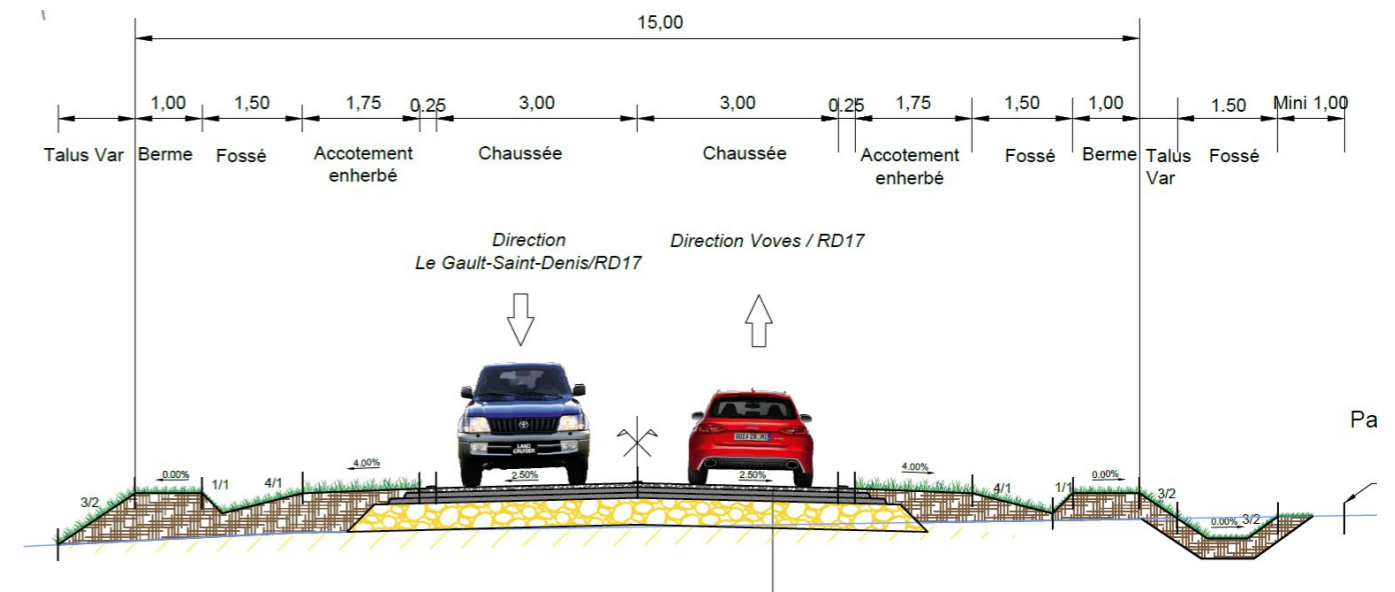


Figure 7 : Vue en plan de l'aménagement de la voie nouvelle – partie centrale

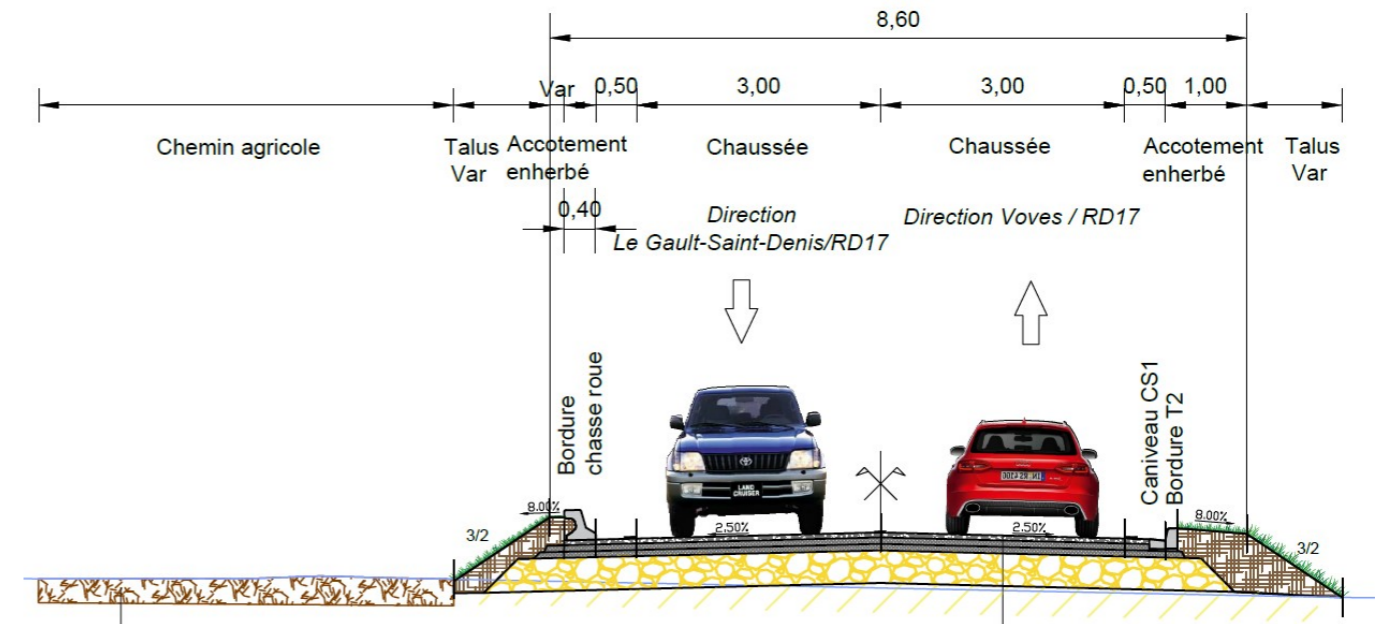


Figure 8 : Profils en travers type de la voie nouvelle en section courante

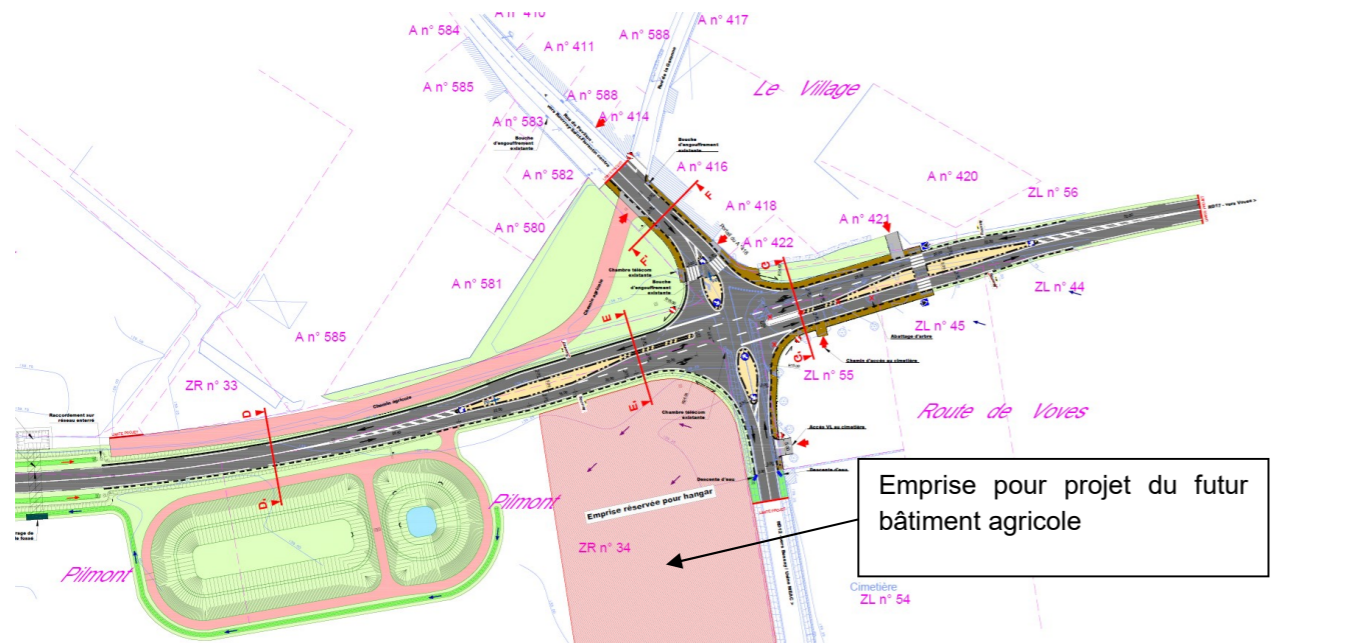


Figure 9 : Vue en plan de l'aménagement de la voie nouvelle – partie Est – carrefour type double tourne-à-gauche

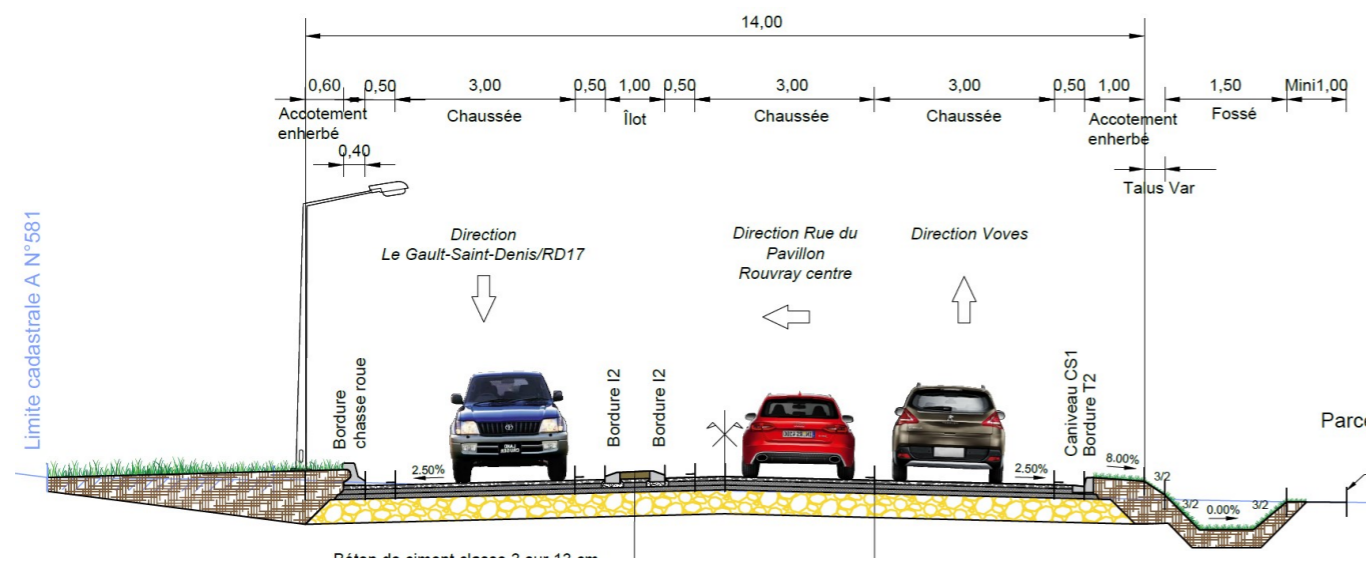


Figure 10 : Profil en travers type de la voie nouvelle au droit du stockage tourne-à-gauche (côté Ouest)

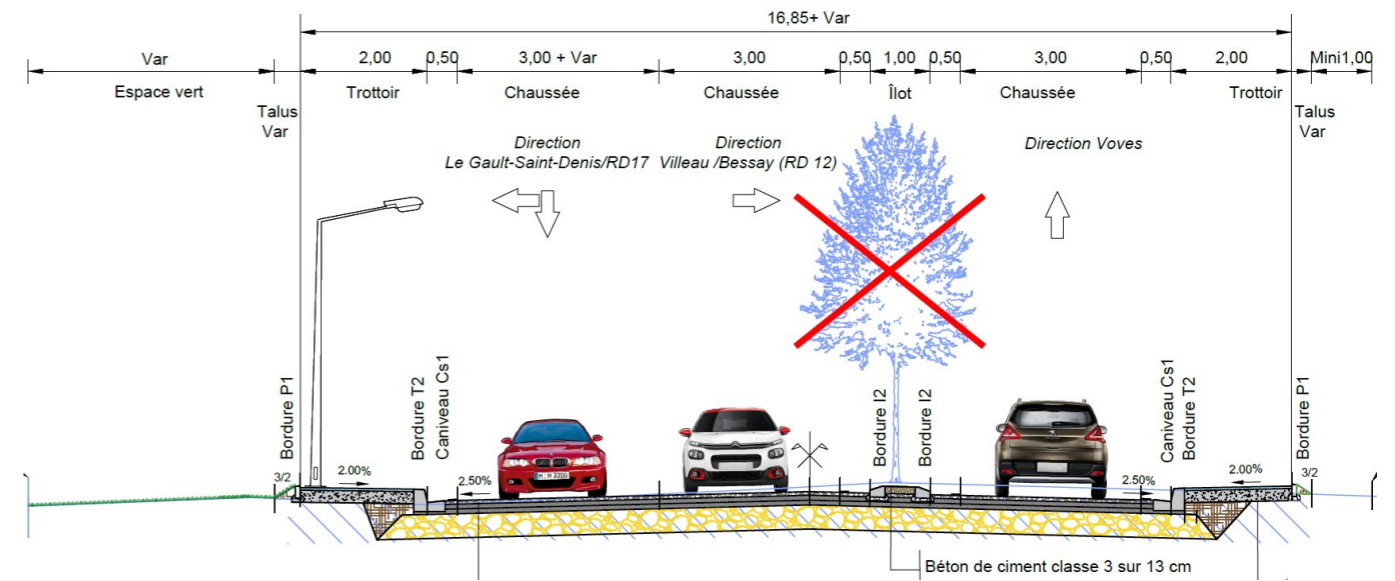


Figure 11 : Profil en travers type de la voie nouvelle au droit du stockage tourne-à-gauche (côté Est)

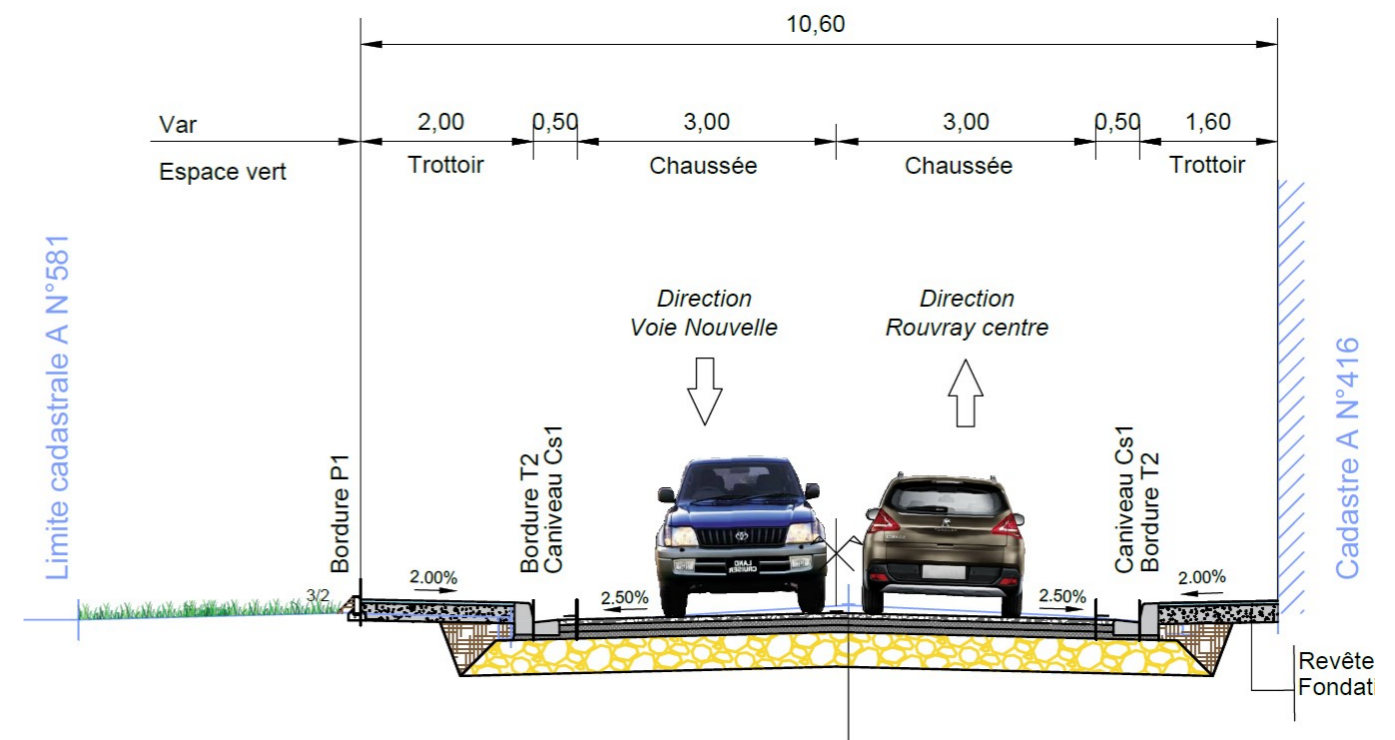


Figure 12 : Profil en travers type de la rue du Pavillon

2.4.3 Principes d'assainissement

Le projet prévoit la collecte des eaux de ruissellement de la plateforme routière au travers de fossés enherbés et canalisations. Les eaux sont dirigées vers un ouvrage de gestion composé d'un double compartiment :

- Le premier compartiment permet le stockage et le traitement des eaux,
- Le second permet le stockage et l'infiltration des eaux pluviales.

Un ouvrage de rétablissement de type cadre est également prévu pour le rétablissement des écoulements d'un bassin versant naturel intercepté.

Le Département a par ailleurs accepté de mutualiser l'ouvrage avec des apports futurs d'un projet de bâtiment agricole. L'ouvrage a donc été dimensionné en conséquence.

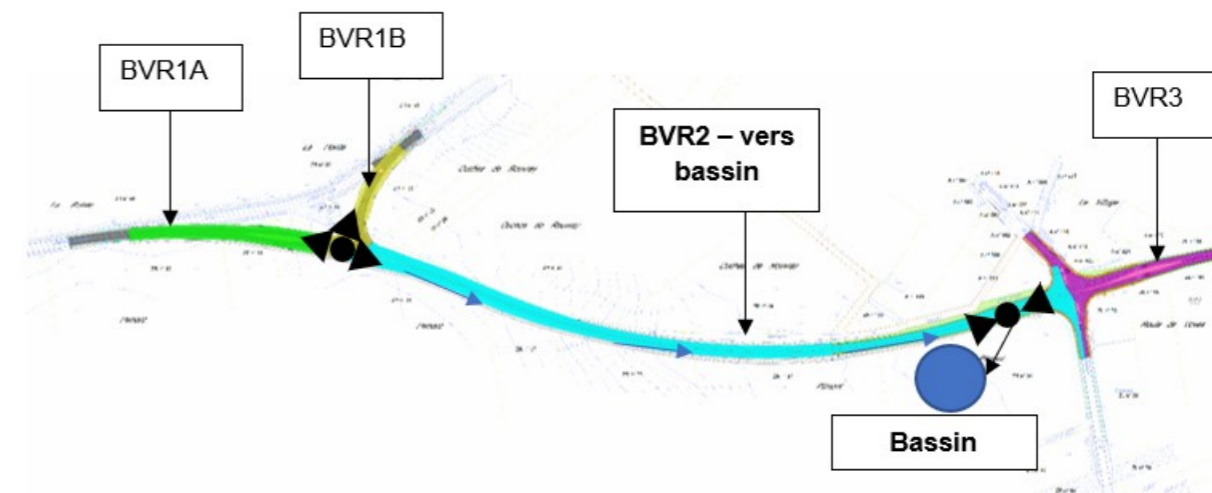


Figure 14 : Schéma de principe des apports au bassin

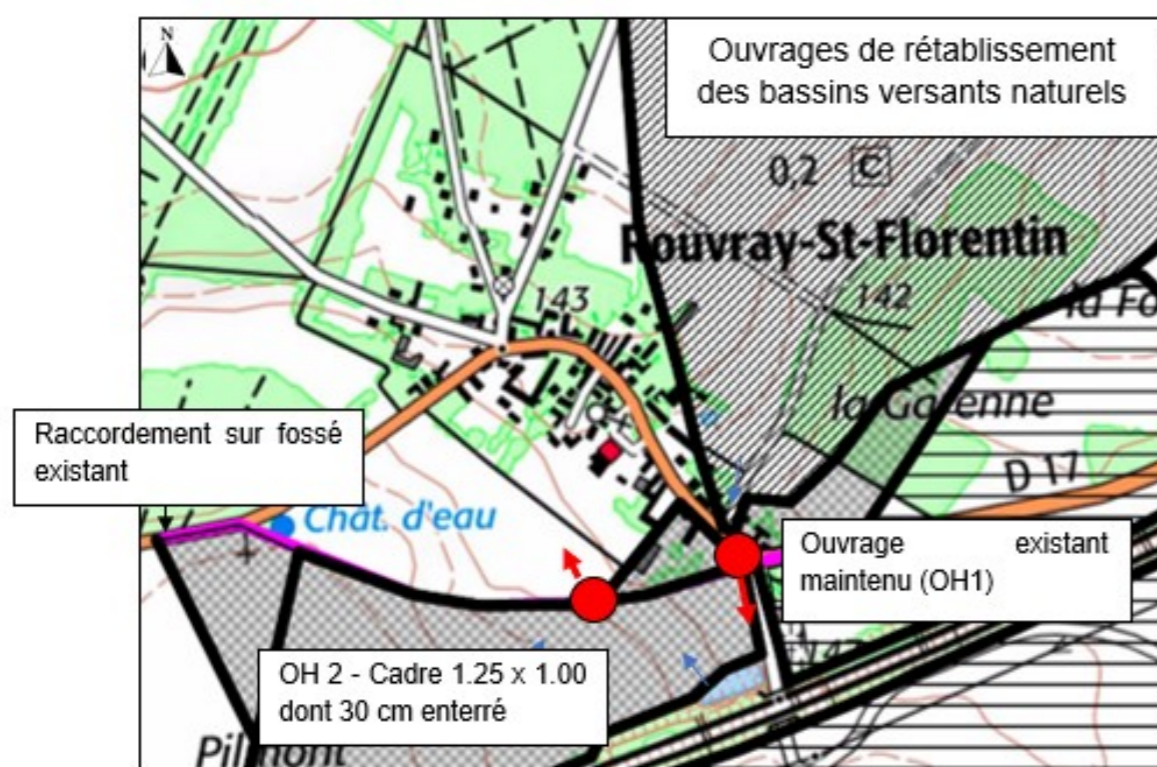


Figure 13 : Localisation des ouvrages de continuité du bassin versant naturel

Bassin à 6/1

| Point de rejet au milieu naturel | Coordonnées Lambert zone 7 – CC48 EPSG :3948 |
|----------------------------------|--|
| Compartment 1 | 1593708.8 |
| | 7229377.2 |
| Compartment 2 | 1593663.0 |
| | 7229368.5 |

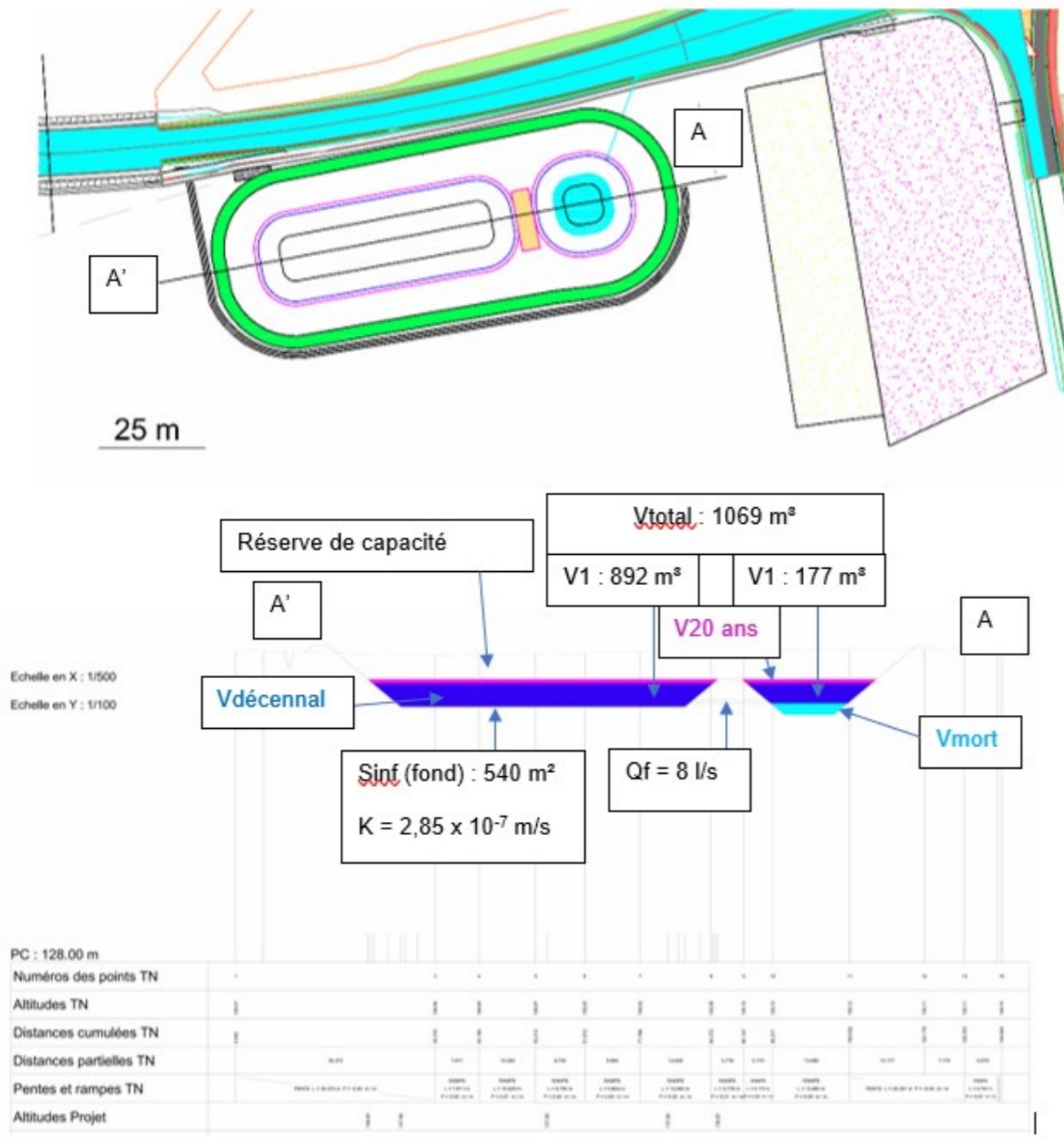


Figure 15 : Caractéristiques du bassin de gestion et de traitement des eaux

3 Synthèse des enjeux

Pour chacun des thèmes précités, un niveau d'enjeu est précisé.

Ainsi, les enjeux sont classés suivant trois catégories : faible, moyen, fort.

- **Un enjeu fort** est attribué en chaque point de l'aire d'étude pour lequel une problématique très sensible pour la vie des populations concernées est identifiée ou pour lequel la qualité et l'équilibre du milieu environnemental sont déterminants : secteurs réglementairement protégés, zones de grand intérêt patrimonial ou naturel... ;
- **Un enjeu moyen** est attribué en chaque point de l'aire d'étude pour lequel une valeur environnementale est présente mais n'entraîne pas de difficultés majeures ;
- **Un enjeu faible** est attribué dans les zones où le milieu n'est soumis à aucune protection à cadre réglementaire et ne fait l'objet d'aucun suivi particulier d'un point de vue environnemental.

Les contraintes et enjeux pour le présent projet sont récapitulés dans le tableau ci-après.

Ce tableau de synthèse est accompagné d'une carte répertoriant les principaux enjeux recensés dans le cadre du présent projet.

Tableau 1 : Synthèse des enjeux par thématique environnementale

| Thématique | | Enjeu | Niveau d'enjeu | |
|---|--|--|---|--------|
| Milieu physique | Climatologie | Exposée à des vents dominants de secteur Ouest, la zone d'étude bénéficie d'un climat océanique avec une tendance continentale caractérisée par des températures assez douces, une amplitude thermique modérée et des précipitations assez bien réparties sur toute l'année. Les conditions climatiques sont relativement homogènes sur l'ensemble de la zone d'étude et ne présentent pas d'enjeu majeur au regard de l'aménagement envisagé. | Faible | |
| | Topographie | La topographie du site d'implantation ne constitue pas une contrainte majeure pour le projet. | Faible | |
| | Géologie | La zone d'étude est située dans une zone d'alluvions modernes (argilo-sableuses) pour sa majeure partie, mais repose également sur des calcaires farineux et des grès | Faible | |
| | Eaux souterraines et superficielles | Le secteur d'étude intercepte le périmètre du Loire-Bretagne, ainsi que le SAGE Nappe de Beauce. Le projet devra être en conformité avec les grandes orientations et les objectifs définis dans ces deux documents. Deux masses d'eaux souterraines sont présentes sur la zone d'étude dont une libre à la qualité chimique mauvaise. La qualité de cette réserve en eau, de par sa nature géologique, subit la pression de l'agriculture (nitrates et pesticides). L'eau est utilisée pour l'alimentation en eau potable de la population, un château est présent sur la zone d'étude mais il n'a pas été retenu | Faible | |
| Vulnérabilité du territoire aux risques | Risques naturels | Les risques naturels identifiés sur l'aire d'étude sont classés comme risques naturels majeurs lorsque des enjeux humains sont présents. Au droit de la zone projet, on note le risque météorologique. | Faible | |
| | Risques technologiques | La zone ne comporte ni ICPE, ni site Basol ni site Basias. La zone d'étude est concernée par le risque de transport de matière dangereuse par voie ferroviaire. | Faible | |
| | Milieu naturel | Contexte écologique | La zone d'étude n'est concernée par aucun espace protégé ni aucune zone d'inventaire. Elle n'est également pas concernée par la trame verte et bleue. | Faible |
| | | Faune, Flore et habitats | Le secteur ne présente pas d'enjeu marqué en dehors de la zone de boisement | Faible |
| Continuités écologiques | | Au niveau de la zone d'étude, aucune continuité écologique n'est caractérisée. | Faible | |
| | Zones humides | Aucune zone humide n'est concernée par le projet | Faible | |
| Paysage, patrimoine et loisirs | Paysage | La zone d'étude s'inscrit dans la Beauce, paysage marqué par un vaste plateau consacré aux grandes cultures et par des villages isolés. | Faible | |
| | Patrimoine | Le projet est situé dans le périmètre de protection d'un monument historique (château de Reverseaux). L'avis de l'ABF sera donc sollicité dans la suite du projet. Le département va engager une demande auprès du service d'archéologie régional pour savoir si le projet est susceptible de donner lieu à des prescriptions archéologiques. | Moyen | |
| Milieu humain et socio-économique | Urbanisme | La commune déléguée de Rouvray-Saint-Florentin est dotée d'un PLU. Le projet se trouve majoritairement en zone agricole. La zone d'étude est également couverte par le SCOT Cœur de Beauce. Des servitudes sont présentes dans la zone d'étude, notamment de distribution de gaz, de monument historique et de télécommunication. | Faible | |
| | Contexte démographique | Les Villages Vovéens compte 3 945 habitants et les logements sont essentiellement des maisons | Faible | |
| | Contexte économique | Le nombre d'emploi aux lieux de travail est de 1 183. Le taux d'activité est le 79,7 %. Le secteur dominant est le secteur du commerce, transport et services divers. | Faible | |
| | Occupation du sol et activité agricole | La zone d'étude s'insère essentiellement sur des terres agricoles, où sont cultivés des grandes cultures. Le projet réutilisera le chemin rural n°21 ce qui limitera l'emprise sur les terres agricoles. | Moyen | |
| Transports et | Infrastructures routières et | La zone d'étude est traversée par la RD17 et la RD12. Les itinéraires supportent une part de poids-lourd important (entre 14 | Moyen | |

| | | | |
|---------------------|----------------------|--|---------------|
| déplacements | trafic | et 18 %). | |
| | Transport en commun | La gare TER de Voves se trouve à environ 4 km du projet. Elle permet de rejoindre Tours, Chartres, Vendôme et Paris-Austerlitz. | Faible |
| Cadre de vie | Qualité de l'air | De manière générale, la qualité de l'air en Région Centre Val de Loire est plutôt bonne. | Faible |
| | Environnement sonore | La ligne SNCF est classée en catégorie 1 des infrastructures bruyantes, et affecte un secteur de 300 mètres de part et d'autre de son axe. La zone d'étude est donc affectée par le bruit de l'infrastructure ferroviaire, cependant, les habitations du bourg ne sont pas classé en Point Noir de Bruit. | Moyen |

4 Synthèse des effets et mesures associées pour éviter, réduire ou compenser ces effets

4.2 Préambule

4.2.1 Objet du chapitre

Comme tout projet d'aménagement, la réalisation du projet est susceptible d'avoir des incidences de façon temporaire et permanente sur l'environnement. Ces modifications, temporaires ou permanentes, peuvent avoir des conséquences aussi bien sur le milieu naturel ou humain, que sur la santé des populations concernées.

Conformément à l'article R.122-3 du Code de l'Environnement, en application des articles L.122-1 et suivants du Code de l'Environnement, ce chapitre présente donc une analyse des incidences du projet sur l'ensemble des composantes de l'environnement et de la santé qui peuvent être caractérisées par leur nature, leur intensité, leur étendue et leur durée. L'analyse de l'ensemble des impacts du projet comprend donc les impacts négatifs et positifs, directs et indirects, permanents et temporaires, réversibles et irréversibles sur l'environnement à court, moyen et long terme, tant pendant la phase travaux que pendant la phase exploitation.

Une fois les impacts identifiés, il est nécessaire de proposer des mesures pour éviter, réduire et/ou, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé, et d'en donner une estimation financière. Ainsi, une ou plusieurs mesures sont envisagées pour supprimer, réduire ou compenser ces impacts.

Les impacts du projet seront analysés en distinguant successivement :

- ✓ Les effets de la phase chantier du projet, soit les impacts temporaires et permanents, directs et indirects ainsi que les mesures associées ;
- ✓ Les effets de la phase exploitation du projet : ce sont des impacts qui surviennent pendant la mise en service du projet. Ces impacts peuvent également survenir pendant la phase travaux, et dont les effets perdurent en phase exploitation (impacts permanents de la phase travaux) comme la destruction d'espèces protégées.

Chacune de ces deux grandes parties comporte une analyse des impacts, puis des mesures par composante de l'environnement. Ces composantes ou thématiques de l'environnement sont celles qui ont été définies dans le cadre de l'analyse de l'état initial de l'environnement présentée ci-avant.

4.3 Définitions

4.3.1 Effets

Les termes d'effets et d'impacts sont souvent utilisés indifféremment pour nommer les conséquences d'un projet sur l'environnement. Les textes français régissant l'étude d'impact désignent ces conséquences sous le terme d'effets. Il ne sera donc retenu que ce seul terme pour les définitions qui suivent.

- ✓ **Effets directs et effets indirects**

La réglementation relative aux études d'impact distingue effets directs et effets indirects :

- Un **effet direct** traduit les conséquences immédiates du projet, dans l'espace et dans le temps ;

- Un **effet indirect** résulte d'une relation de cause à effet ayant à l'origine un effet direct. Un effet indirect peut concerner des territoires éloignés du projet, ou apparaître dans un délai plus ou moins long.

- ✓ **Effets permanents et effets temporaires**

La réglementation relative aux études d'impact fait aussi la distinction entre effets permanents et effets temporaires :

- Un **effet permanent** est un effet persistant dans le temps ; il est dû à la construction même du projet, ou à son exploitation et son entretien. Le projet doit s'efforcer d'éliminer et, de réduire les effets négatifs et, le cas échéant, de compenser les effets négatifs significatifs. En effet, il existe également des effets positifs du projet, ceux-ci seront aussi décrits ;
- Un **effet temporaire**, qui est généralement lié à la phase de réalisation des travaux, est un effet limité dans le temps, soit parce qu'il disparaît immédiatement après la cessation de la cause, soit parce que son intensité s'atténue progressivement jusqu'à disparaître. Une partie indépendante sera consacrée aux impacts temporaires dans ce document de manière à bien les séparer de la phase exploitation. En effet, une législation particulière encadre les travaux afin de protéger l'environnement durant cette phase.

L'ensemble des effets définis ci-dessus peuvent causer des impacts sur l'environnement ou la santé selon des temporalités différentes :

- **À court terme** : l'effet apparaît durant la phase de chantier ou apparaît au début de la phase d'exploitation ;
- **À moyen terme** : l'effet peut apparaître durant la phase de chantier et se prolonge sur une durée limitée de la phase d'exploitation ou bien l'effet apparaît quelque temps après la mise en service du projet ;
- **À long terme** : l'effet peut apparaître durant la phase de chantier et se prolonge sur une longue durée durant la phase d'exploitation, ou bien l'effet apparaît quelque temps plus tard pendant la phase exploitation.

4.3.2 Mesures

La démarche progressive de l'étude d'impact implique d'abord un ajustement du projet au cours de son élaboration vers le moindre impact sur l'environnement et la santé. Au cours de sa conception, de nombreuses opportunités permettent en effet de supprimer ou de réduire certains impacts, notamment par l'analyse des variantes.

Cependant, malgré ce principe, tout projet induit des impacts résiduels. Dès lors qu'un impact dûment identifié comme dommageable ne peut être totalement évité, le maître d'ouvrage a l'obligation de mettre en œuvre des mesures réductrices techniquement et financièrement réalisables. Ensuite si des impacts résiduels significatifs demeurent, il doit envisager la façon la plus appropriée d'assurer la compensation de ces impacts.

L'ensemble de ces mesures font alors l'objet d'une évaluation financière afin de les budgéter comme dépenses afférentes au titre de l'économie globale du projet.

La définition des différents types de mesures est donnée ci-après, par ordre de priorité selon les atteintes du projet à l'environnement.

✓ Mesures d'évitement

Les mesures d'évitement sont rarement identifiées en tant que telles. Elles sont généralement mises en œuvre ou intégrées dans la conception du projet :

- Soit en raison du choix d'un parti d'aménagement qui permet d'éviter un impact jugé intolérable pour l'environnement ;
- Soit en raison de choix technologiques permettant de supprimer des effets à la source.

✓ Mesure de réduction

Les mesures de réduction sont mises en œuvre dès lors qu'un effet négatif ou dommageable ne peut être évité totalement lors de la conception du projet. Elles visent à atténuer les effets négatifs du projet sur le lieu et au moment où ils se développent.

Elles peuvent s'appliquer aux phases de chantier, de fonctionnement et d'entretien des aménagements. Il peut s'agir d'équipements particuliers, mais aussi de règles d'exploitation et de gestion.

✓ Mesure de compensation

« Si des impacts négatifs résiduels significatifs demeurent, il s'agit d'envisager la façon la plus appropriée d'assurer la compensation de ses impacts » - Doctrine relative à la séquence éviter, réduire et compenser les impacts sur le milieu naturel – version du 6 mars 2012. Les mesures compensatoires ont pour objet d'apporter une contrepartie aux effets négatifs notables, directs ou indirects du projet qui n'ont pu être évités ou suffisamment réduits. Elles sont mises en œuvre en priorité sur le site impacté ou à proximité de celui-ci afin de garantir sa fonctionnalité de manière pérenne.

✓ Mesures d'accompagnement

L'ensemble des mesures présentées ci-avant sont clairement identifiées par la réglementation (doctrine « Eviter-Réduire-Compenser ») et doivent être distinguées des mesures d'accompagnement du projet qui ne s'inscrivent pas dans un cadre réglementaire ou législatif obligatoire.

Les mesures d'accompagnement peuvent être proposées en complément des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation pour renforcer leur pertinence et leur efficacité, mais ne sont pas en elles-mêmes suffisantes pour assurer une compensation.

Afin de présenter l'intégralité de la démarche de conception du projet et des mesures en faveur de l'environnement, les paragraphes suivants présentent les impacts potentiels du projet et les mesures d'évitement, puis les impacts non évitables et les mesures de réduction avant les impacts résiduels et les mesures de compensation définies pour les impacts résiduels significatifs.

4.4 Tableau de synthèse des effets et mesures associées

| Thématique | Sous-thématique | Impacts | | Mesures |
|------------------------------------|--|---|--|---|
| | | Phase travaux | Phase exploitation | |
| Milieu physique | Climatologie | Pas d'impact | Pas d'impact | / |
| | Topographie | Projet excédentaire en matériaux | Pas d'impact, projet au niveau du terrain naturel en léger remblai | Les excédents de volume terrassé devront être évacués ou mis en dépôt définitifs sur le site. Un réemploi sur site sera envisageable (remblai routier, couche de forme, modelé paysager, remblai non technique) |
| | Géologie | Pas d'impact | Pas d'impact | / |
| | Eaux souterraines et superficielles | Risque de pollution accidentelle | Risque de pollution chronique et accidentelle | Mesures de prévention en phase travaux : protection des exutoires, plan de secours avec kit antipollution, opérations d'entretien sur zones assainies, aires de stockages imperméabilisées et protégées (vent, pluie), arrosage des pistes pour éviter l'envol de poussière, mise en place de filtre à cailloux/paille, réalisation d'un cahier des charges des prescriptions environnementales et d'un Schéma Organisationnel de Gestion des Déchets. En cas de pollution accidentelle en phase exploitation, des mesures de confinement de la pollution seront prises, puis les terres souillées seront décapées et traitées. L'assainissement définitif sera réalisé en priorité durant la phase travaux. Il comprend des ouvrages de collecte des eaux, de stockage et de traitement. Les ouvrages sont équipés d'une vanne pour confiner une pollution accidentelle et d'un by-pass. Il sera également équipé d'un volume mort pour le traitement des pollutions chroniques. |
| Risques naturels et technologiques | Risques naturels | Perturbation du chantier en cas d'événements climatiques exceptionnels | Pas d'impacts | Mesures de prévention en cas d'événement climatique exceptionnel (protection du chantier contre le vent, la pluie, le gel...) Consultation de la carte vigilance de Météo France. |
| | Risques technologiques | Risque de pollution accidentelle | Pas d'impacts | Mesures de prévention en phase travaux semblables à celle pour la ressource en eau. Si des sources potentielles de pollution sont mises en exergue alors des sondages seront réalisés pour vérifier la qualité des terres qui seront excavées, et déterminer leur exutoire. |
| Milieux naturels | Zonages réglementaires | Pas d'impact | Pas d'impact | / |
| | Habitat, faune, flore | Impact faible | Impact négligeable | Limitation des emprises chantier et évitement de développement d'espèces végétales exotiques envahissantes |
| | Zones humides | Pas d'impact | Pas d'impact | / |
| Paysage et patrimoine | Paysage | Nuisance visuelle | Pas d'impact (projet au niveau du terrain naturel) | Intégration du chantier au mieux dans l'environnement. |
| | Patrimoine | Périmètre de monument historique (Château de Reverseaux) | Pas d'impact (projet au niveau du terrain naturel) | Consultation de l'Architecte des Bâtiments de France. |
| Milieu humain et socio-économie | Urbanisme | Canalisation de gaz | Pas d'impact, documents compatibles avec le projet. | Mesures de protection concernant la canalisation de gaz. |
| | Activités économiques | Perturbation de la circulation et des accès | Amélioration des conditions de circulations des poids-lourds | Demande d'autorisation d'occupation des parcelles pendant les travaux. Elaboration d'un calendrier de travaux conjointement aux services de gestion des voiries. Accès aux habitations riveraines préservé pendant le chantier. |
| | Activités agricoles et occupation du sol | Consommation d'espaces agricoles, perturbation des cheminements agricoles et acquisition de parcelles privées | Pas d'impact | Limitation au maximum de la consommation d'espaces en réutilisant le Chemin Rural n°21 et respect des emprises en phase travaux. Les acquisitions à l'amiable seront privilégiées (12 000 m ² à acquérir dont 11 550 m ² de surfaces agricoles). Une procédure d'expropriation sera mise en œuvre si les négociations échouent. Pas de mise en enclave des parcelles, maintien des circulations agricoles pendant les travaux. Remise en état des terrains après chantier. Assainissement de l'emprise d'un futur bâtiment agricole pris en compte dans la conception du projet. |

| | | | | |
|--------------------------|-----------------------------------|--|---|---|
| Transport et déplacement | Infrastructure routière et trafic | Perturbation de la circulation (voiture, vélo, piéton) | Amélioration de la sécurité et du confort de circulation des véhicules légers dans le bourg | Maintien de la circulation par basculement d'une voie sur l'autre. Information aux riverains en phase travaux. |
| | Transport en commun | Perturbation de la circulation des bus scolaires | | Maintien des circulations de transport scolaire pendant la durée de travaux. |
| Cadre de vie | Air et santé | Envol de poussière | Amélioration de la qualité de l'air dans le bourg (contournement du trafic poids-lourds) | Piste de chantier arrosées pour limiter l'envol de poussière. |
| | Acoustique | Nuisances sonores | Diminution des nuisances sonores dans le bourg | Travaux de nuit, le week-end et les jours fériés réglementés. Matériel et engins de chantier conformes à la réglementation et information des riverains. Dépôt d'un dossier bruit de chantier en mairie. |

5 Présentation de l'Autorisation Environnementale

Le projet est soumis à **Autorisation environnementale**.

Un dossier d'Autorisation environnementale est nécessaire au titre de la loi sur l'eau et de la rubrique **2.1.5.0**. (nomenclature annexée à l'article R214-1 du Code de l'Environnement).

Ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017 relative à l'autorisation environnementale

L'ordonnance n°2017-80 du 26 janvier 2017 inscrit définitivement l'autorisation environnementale dans le code de l'environnement en y insérant, au sein du livre I, un nouveau titre VIII regroupant les futurs articles L. 181-1 à L. 181-31.

Décret n° 2017-81 du 26 janvier 2017 relatif à l'autorisation environnementale

Le décret n°2017-81 précise les dispositions de cette ordonnance aux articles R. 181-1 à R. 181-56 du même code. Y sont détaillés le contenu du dossier de demande d'autorisation environnementale et les conditions de délivrance et de mise en œuvre de l'autorisation par le préfet.

Décret n° 2017-82 du 26 janvier 2017 relatif à l'autorisation environnementale

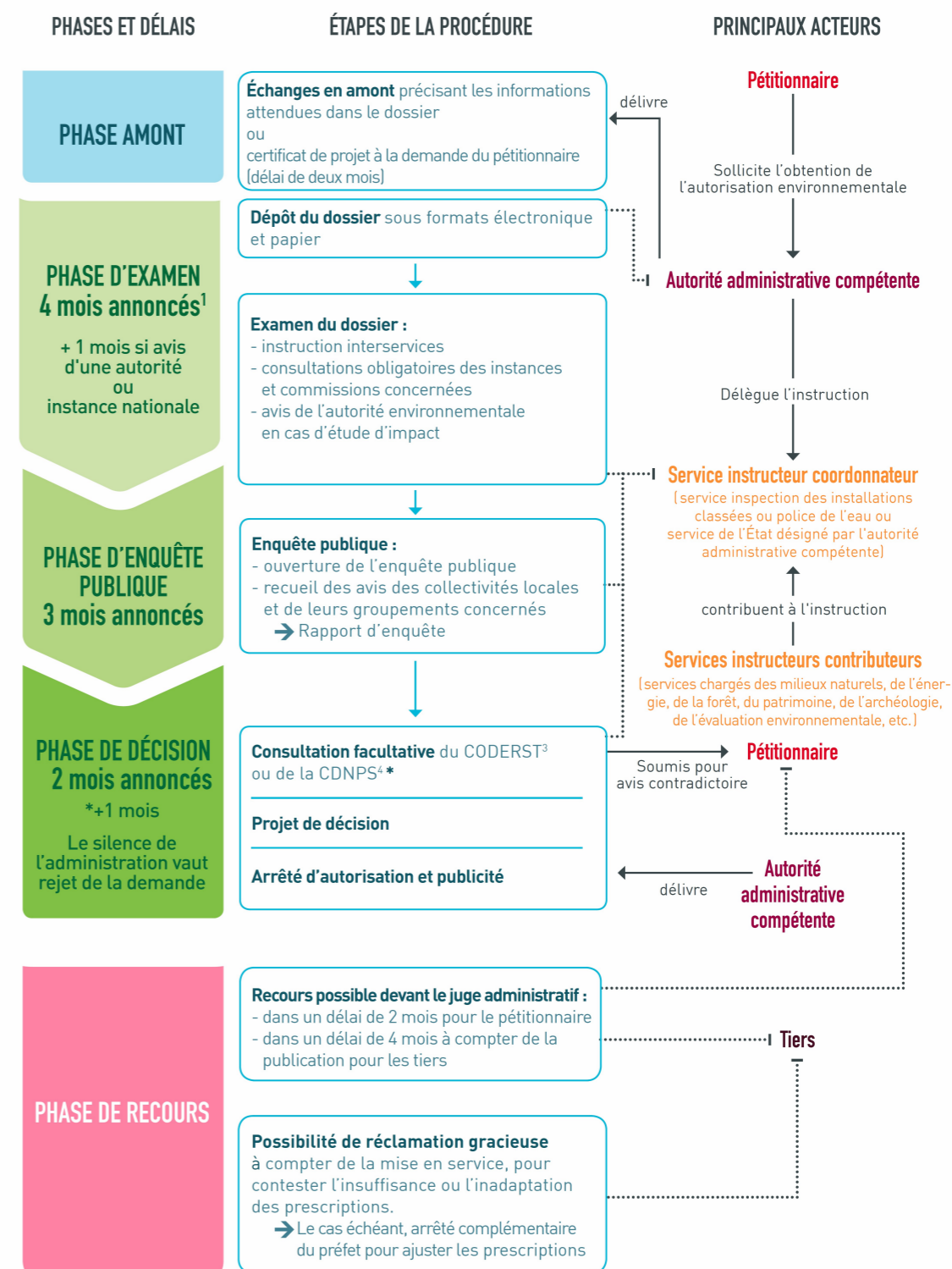
Le décret n° 2017-82 du même jour précise le contenu du dossier de demande en présentant les pièces, documents et informations à produire en fonction des intérêts à protéger ainsi que ceux au titre des autorisations, enregistrements, déclarations, absences d'opposition, approbations et agréments dont l'autorisation tient lieu. Ce texte précise également les modalités d'instruction des demandes d'autorisation (articles D.181-15-1 et suivants).

Une enquête publique unique est menée dans le cadre de l'autorisation environnementale (L.181-10 du Code de l'Environnement) et de la Déclaration d'Utilité Publique.

Les modalités d'organisation de l'enquête sont précisées par l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique. Cet arrêté spécifiera également les modalités selon lesquelles les avis, observations, suggestions et contre-propositions du public peuvent être exprimés et adressés au Commissaire-enquêteur.

De plus, après examen au cas par cas, une **étude d'impact n'a pas été jugée nécessaire**.

LES ÉTAPES ET LES ACTEURS DE LA PROCÉDURE



1. Ces délais peuvent être suspendus, arrêtés ou prorogés : délai suspendu en cas de demande de compléments ; possibilité de rejet de la demande si dossier irrecevable ou incomplet ; possibilité de proroger le délai par avis motivé du préfet. 2. CNPN : Conseil national de la protection de la nature. 3. CODERST : Conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques. 4. CDNPS : Commission départementale de la nature, des paysages et des sites.