



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Nouvelle-Aquitaine

**Avis de la Mission régionale d'autorité environnementale  
de la région Nouvelle-Aquitaine sur  
le projet de création de deux créneaux de dépassement  
sur la RD 347 à Verrue et Saint-Jean-de-Sauves (86)**

n°MRAe 2020APNA87

dossier P-2020-9935

**Localisation du projet :** Coussay, Saint-Jean-de-Sauves, Verrue  
**Maître(s) d'ouvrage(s) :** Conseil départemental de la Vienne  
**Avis émis à la demande de l'Autorité décisionnaire :** Préfète de la Vienne  
**En date du :** 21 juillet 2020  
**Dans le cadre de la procédure d'autorisation :** Autorisation environnementale unique  
L'Agence régionale de santé, et la préfète de département au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement, ayant été consultés.

### Préambule.

*L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple qui porte sur la qualité de l'étude d'impact produite et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Porté à la connaissance du public, il ne constitue pas une approbation du projet au sens des procédures d'autorisations préalables à la réalisation.*

*En application du décret n°2020-844, publié au JORF le 4 juillet 2020, relatif à l'autorité environnementale et à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas, le présent avis est rendu par la MRAe.*

*En application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, l'avis de l'Autorité environnementale doit faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage, réponse qui doit être rendue publique par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.*

*En application du L. 122-1-1, la décision de l'autorité compétente précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine. En application du R. 122-13, le bilan du suivi de la réalisation des prescriptions, mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences devront être transmis pour information à l'Autorité environnementale.*

*Le présent avis vaudra pour toutes les procédures d'autorisation conduites sur ce même projet sous réserve d'absence de modification de l'étude d'impact (article L. 122.1-1 III du code de l'environnement).*

*Cet avis d'autorité environnementale a été rendu le 21 septembre 2020 par délégation de la commission collégiale de la MRAe Nouvelle-Aquitaine à Bernadette MILHERES.*

*Le délégué cité ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.*

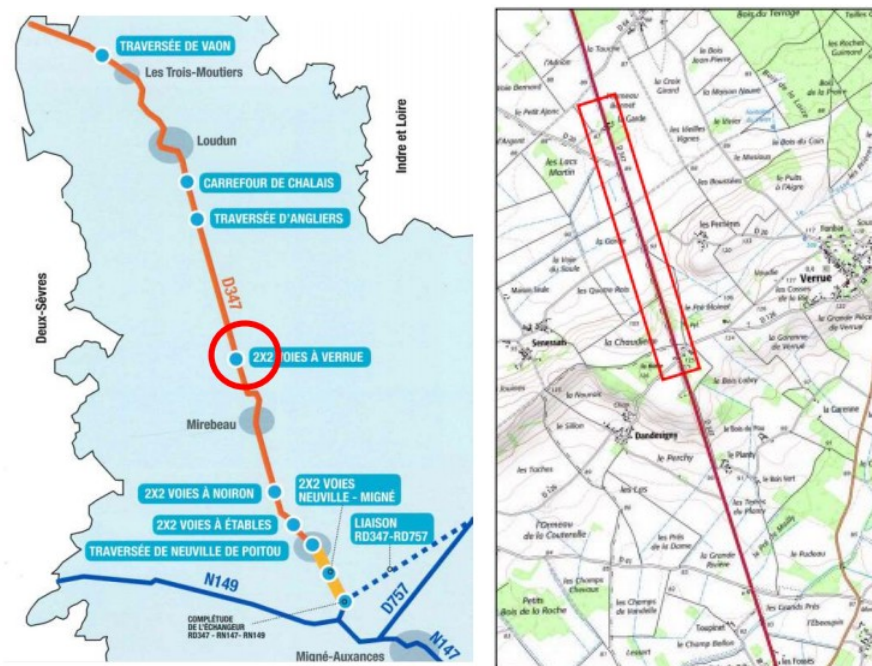
## I. Le projet et son contexte

Le présent avis porte sur le projet d'aménagement par le conseil départemental de la Vienne, de deux créneaux de dépassement<sup>1</sup> sur la RD 347, entre Poitiers et Loudun, au nord de Mirabeau, sur les communes de Verrue et de Saint-Jean-de-Sauves. Le projet entraîne des mesures compensatoires relatives aux zones humides sur la commune de Coussay.

La RD 347 entre Poitiers et Loudun est une route départementale du réseau structurant de niveau 1<sup>2</sup>. Un trafic de transit<sup>3</sup> (5 500 véhicules/jour) emprunte cette voie au nord de Mirabeau. Le dossier transmis à la MRAe expose que "ce tronçon ne comporte aucun créneau de dépassement, ce qui provoque des accidents" (page 8 de la présentation non technique). Les neuf accidents corporels recensés entre 2000 et 2018 sur la section allant des lieux-dits "Les Fossés" à "La Garde" sont listés dans un tableau et localisés sur une carte (page 91 de l'étude d'impact).

### Aménagements programmés sur la RD 347 – créneaux de Verrue

Figure 2 : Aménagements programmés sur la RD 347- Le créneau de Verrue



Sources : RD 347 – Créneaux de dépassement sur les communes de Verrue et de Saint-Jean-de-Sauves, Pièce 0 – Présentation non technique, p. 7 et 8

Le présent projet est le premier d'une série d'aménagements prévus sur la RD 347<sup>4</sup> sur une longueur de 3 km environ entre les communes de Mirebeau et Loudun. La première phase de ces aménagements porte sur :

- la réalisation de deux créneaux de dépassement à 110 km/h au nord du carrefour de la RD 126 comprenant, une section de 1 000 ml à 2 X 2 voies, un dispositif de sécurité central et des biseaux de raccordement de 200 ml au nord et au sud ;
- la sécurisation du carrefour de la RD 126 ; ;
- la reprise de l'éclairage public ;
- la suppression d'accès directs, notamment agricoles, et leur rabattement sur un carrefour giratoire.

Le projet intègre le réaménagement de deux arrêts de transport en commun et la modification de l'itinéraire de deux lignes de bus.

L'aménagement global couvre une emprise de 10,3 ha de terres agricoles (2,03 ha d'élargissement de la route, 2,43 ha d'élargissement et création de chemins ruraux, 5,84 ha de surface acquise pour la compensation zone humide) ;

### Procédures relatives au projet

1 On désigne par le terme "créneaux de dépassement" les aménagements ponctuels d'élargissement de chaussée d'une route à 2 voies. Ces créneaux permettent d'offrir à l'utilisateur de la route des conditions de dépassement sécurisées. Ils contribuent à une conduite apaisée.

2 Ce réseau a pour objectif de relier les départements de la Vienne avec les départements voisins.

3 Trafic de transit : origine et destination en dehors de la zone étudiée.

4 Schéma Directeur routier 2016-2021

Le présent avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale a été sollicité dans le cadre d'une autorisation environnementale unique relative à la loi sur l'eau et aux milieux aquatiques et à la dérogation à la destruction d'espèces protégées et/ou d'habitats d'espèces. La demande de dérogation concerne principalement la perte d'habitat pour le Bruant ortolan et la destruction accidentelle de reptiles et d'amphibiens en phase de chantier.

Bien que l'article R. 122-2 du code de l'environnement dispense d'étude d'impact les travaux d'élargissement de voies existantes, le porteur de projet a considéré que les impacts sur les zones humides et la localisation du projet au sein d'une zone Natura 2000 justifiaient la réalisation d'une étude d'impact, dite « volontaire ».

Le présent avis porte sur les principaux enjeux environnementaux de ce projet :

- le milieu physique (sol, eaux et zones humides) ;
- la biodiversité ;
- les nuisances sonores.

## II – Analyse de la qualité de l'étude d'impact

Le contenu de l'étude d'impact transmise à l'Autorité environnementale intègre les éléments requis par les dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement. L'étude d'impact comprend notamment un résumé non technique et une évaluation des incidences Natura 2000.

### II.1. Milieu physique

#### Sol et sous-sol

Le projet s'inscrit dans une plaine assez vaste, au relief marqué par le lieu-dit *La butte de Verrue*. La traversée de *La butte de Verrue* nécessite la prise en compte de dispositions techniques particulières tant en matière de conception routière (pentes), qu'en matière d'assainissement routier, de sécurité et d'exhaussement des sols (déblais/remblais). Le dossier comporte le chiffrage du déséquilibre déblais/remblais<sup>5</sup> et l'identification des impacts associés sur les ressources en matériaux (emprise des travaux, transport de matériaux des carrières, consommation de carburants, nuisances de chantier etc). Le maître d'ouvrage s'engage à étudier et à privilégier la réutilisation et le réemploi optimal des matériaux de déblais pour mise en remblais dans les emprises. Il s'engage également à évacuer les matériaux excédentaires dans une décharge agréée et à transporter les déchets pour leur traitement ou leur élimination par une filière adaptée (cf. p. 100 et suivantes de l'étude d'impact).

#### Eaux superficielles et souterraines

Les communes de Verrue et de Saint-Jean-de-Sauves se situent dans le bassin versant de la Loire, sous-bassin de la Dive puis de la Briance et de la Sauve. Aux abords du projet, le réseau hydrographique relativement dense est constitué par un réseau de fossés, à écoulement permanent ou intermittent, dégradés par les rectifications (cf. p. 17 figure 3 et p. 18 figure 4 de l'étude d'impact). La Dive, masse d'eau superficielle traversée par le projet, est de qualité médiocre. La masse souterraine située à proximité du projet présente un bon état qualitatif et un état quantitatif médiocre. Le projet n'intersecte aucun captage d'eau potable ou de périmètre de protection de captage.

Les créneaux de dépassement génèrent une superficie nouvelle imperméabilisée de 21 730 m<sup>2</sup> (élargissement, y compris accotement), qui augmente le ruissellement et les débits de pointe en crue (cf. tableau p. 7 de la pièce E - Demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau).

Le dossier présente une gestion différenciée des eaux pluviales du bassin versant naturel et du bassin versant routier.

5 Le projet induit l'acheminement de 45 600 m<sup>3</sup> de remblais de qualité issus d'autres chantiers ou de carrières et l'évacuation de l'excédent de matériaux extraits impropres en raison de leur mauvaise qualité mécanique (16000 m<sup>3</sup> sur 29200 m<sup>3</sup>).

## Gestion des eaux pluviales



Sources : RD 347 – Créneaux de dépassement sur les communes de Verrue et de Saint-Jean-de-Sauves, Pièce E – Demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau , p. 9

Concernant la régulation et le traitement des eaux de chaussée, la MRAe relève que le projet prévoit, sur la section qui fait l'objet des créneaux de dépassement, un système de traitement des eaux avant rejet alors qu'il n'en existe aucun actuellement. L'assainissement pluvial du bassin versant routier<sup>6</sup> sera réalisé par des fossés situés de part et d'autre de la route et un bassin de confinement pour une pollution accidentelle localisé au bout de chacun des fossés, tous deux dimensionnés pour la gestion d'une pluie centennale.

La MRAe relève toutefois que, selon les termes du dossier, par temps de pluies importantes au-delà des capacités de stockage de remplissage des noues, les eaux ne transitent plus par les noues et sont rejetées directement dans le milieu (cf. p. 37 de la pièce E - Demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau). **Des précisions sont attendues sur ce point quant aux risques d'incidences sur le milieu récepteur.**

Concernant les écoulements naturels, le projet intersecte un bassin versant de 80,7 ha côté est. Actuellement, un seul ouvrage permet le franchissement de la RD 347 et les eaux ont tendance à s'accumuler à l'amont de la voie. La transparence hydraulique du bassin versant est assurée par un fossé collecteur et par des ouvrages hydrauliques de rétablissement. La transparence hydraulique est par ailleurs améliorée grâce au redimensionnement de l'ouvrage de franchissement existant sous la RD 20.

Enfin, le projet intègre plusieurs mesures, comme la mise en place d'un cahier des charges environnemental, la mise en œuvre de dispositifs d'assainissement provisoire du chantier, l'imperméabilisation des aires munies d'un système de rétention des polluants, la mise en place de bacs de confinement pour les cuves et de bacs décanteurs/déshuileurs, l'évacuation des déchets par des filières appropriées etc, permettant de réduire les incidences négatives du projet sur le milieu récepteur.

## Zones humides

<sup>6</sup> Le projet intègre deux bassins d'infiltration de 500 m<sup>3</sup> chacun de part et d'autre de la RD 437 et un bassin stockeur étanche de 30 m<sup>3</sup> de chaque côté de la route (soit 60 m<sup>3</sup> au total), ouvrage de rejet munie de vannes de fermeture. Les fossés stockeurs étanches permettent de piéger les pollutions accidentelles hydrocarbures ou matières dangereuses, par fermeture de vannes à l'aval avant le rejet dans le milieu. Un système by-pass permettra de dévier les eaux en cas de forte pluie.

## Localisation des zones humides



Sources : RD 347 – Crénneau de dépassement sur les communes de Verrue et de Saint-Jean-de-Sauves, Pièce E – Demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau , p. 31

La carte ci-dessus présente la localisation des zones humides. Aucune végétation de zone humide n'étant présente à proximité de l'emprise du projet ou des dessertes associées, la délimitation de ces zones est fondée principalement sur le critère pédologique. Selon le dossier ces zones humides, toutes cultivées, présentent en l'état peu d'enjeux écologiques (p 71 de l'étude d'impact). Le projet imperméabilise 2,05 ha de zones humides : 1,25 ha par l'élargissement de la RD 347 et 0,80 ha au titre des chemins ruraux (cf. p. 12 Tableau 2 et p. 23 et suivantes de la pièce E - Demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau).

A titre de mesure compensatoire, le projet intègre la requalification d'un cours d'eau à l'amont du Toupinet, associé à la création d'une zone humide latérale pour une superficie nette de 4 ha. Le porteur de projet privilégiera une revégétalisation plutôt qu'une colonisation spontanée pour limiter l'apparition d'espèces exotiques envahissantes (cf. p. 138 de l'étude d'impact ; p. 41 et suivantes de la pièce E – Demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau). Cet aménagement fera l'objet d'une acquisition foncière de 5.82 ha par déclaration d'utilité publique et d'une gestion sur 30 ans. Les zones humides impactées donnent ainsi lieu à des mesures compensatoires égales au double de la surface impactée, conforme aux préconisations du SDAGE Loire-Bretagne. Le site retenu permet de créer une zone humide d'un seul tenant sur un secteur favorable à l'immersion périodique en saison hivernale<sup>7</sup>. **La MRAe relève toutefois que le site retenu pour la compensation « zone humide » est moins performant écologiquement que les deux scénarios alternatifs étudiés.** Il ne permet pas notamment de créer un habitat boisé humide et s'insère moins bien dans la continuité écologique existante (cf. p. 44 figure 26 de la pièce E – Demande d'autorisation au titre de l'autorisation loi sur l'eau). A cet égard, une attention particulière devra être portée sur le développement, l'entretien et le suivi du site de compensation sur l'ensemble de la période annoncée afin de veiller au maintien du gain écologique escompté.

### Risques d'inondation

La partie sud de l'aire d'étude est exposée au risque très élevé de remontée de nappe dans les sédiments et au débordement des cours d'eau. Les terrains concernés par d'éventuelles inondations sont des terrains agricoles, le hameau de *La Garde*, l'agglomération des Hautes Chauleries et des Petites Chauleries respectivement à moins d'un kilomètre et 2 km en aval (cf. p. 48 figure 27 de la pièce E – Demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau). Le risque d'inondation est bien pris en compte dans le dossier.

<sup>7</sup> Le scénario retenu présente l'opportunité d'atténuer les inondations récurrentes des terres à proximité du fossé et les coupures occasionnelles de la RD 347.

## II.2. Biodiversité

Le projet s'insère dans le site Natura 2000 *Plaine du Mirebalais et du Neuvilleois* (et la ZNIEFF de type II du même nom) où sont présentes 17 espèces d'oiseaux d'intérêt communautaire des milieux agricoles dont quatre présentent des enjeux importants : l'Outarde canepetière, le Bruant ortolan, le Busard Saint-Martin et l'Oedicnème criard. Par ailleurs, la ZICO<sup>8</sup> *Plaine de Saint-Jean de Sauve*, site d'intérêt majeur qui héberge des effectifs d'oiseaux sauvages jugés d'importance communautaire, se trouve à 900 mètres à l'ouest du projet. Plusieurs campagnes écologiques se sont étalées sur un cycle biologique complet au cours des années 2016 et 2017. Si ces inventaires sont relativement anciens, la bonne connaissance des enjeux du site à travers l'animation de la zone Natura 2000 permet de pallier cette faiblesse. Les enjeux biodiversité sont localisés en page 9 de la présentation non technique. L'emprise du projet impacte environ 4,4 ha de milieux agricoles et 1 200 ml de haies. L'impact direct sur l'habitat de reproduction du Bruant ortolan représente 3 527 m<sup>2</sup>.

Le projet tend à rechercher l'évitement des habitats d'espèces à enjeux. Parmi les quatre variantes étudiées, la réalisation du créneau de dépassement en partie nord du lieu-dit *La Butte* a permis d'éviter de nombreux impacts en partie sud. Le linéaire impacté a été ainsi diminué de moitié, ce qui permet de concentrer l'ensemble des incidences en partie nord. Le projet intègre, en tant que mesures de réduction, la mise en place d'abris ou de gîtes artificiels pour les reptiles au droit du projet (hibernaculum à reptiles).

A titre de mesures compensatoires, le projet prévoit la création ou renaturation d'habitats favorables aux espèces, notamment l'avifaune. Ainsi, la plantation de 2 650 mètres de haies, bordées de bandes enherbées de 1 mètre de largeur, sera réalisée en limite des voies d'accès aux parcelles agricoles. La localisation des plantations compensatoires de haies se fera le long des nouveaux chemins et voiries secondaires et non à proximité de la RD 347 (au moins à 20 m de distance) afin de ne pas générer de risque de collision supplémentaire (cf. p. 137 carte 57). Ainsi, 7 950 m<sup>2</sup> d'habitats favorables au Bruant ortolan seront recréés. Il est rappelé que la renaturation d'un cours d'eau et d'une zone humide de 4 ha permettra de conforter voire d'améliorer l'état de conservation local des populations d'amphibiens. Enfin, un suivi de l'évolution des milieux aux abords de la RD 347 sera mené (suivi des effets à moyen et long termes sur les oiseaux des replantations de haies et bande enherbées, effet de coupure, suivi de la qualité des eaux).

En phase de chantier, le projet intègre un ensemble de mesures visant à réduire les impacts du projet : délimitation des emprises, mise en défens des secteurs à enjeux (bosquets, arbres isolés, pieds de Tanaisie commune etc), calendrier préférentiel des travaux, réduction des nuisances lumineuses, absence d'utilisation de produits phytosanitaires et mesures de lutte contre les espèces envahissantes (cf. p. 112 et suivantes). Une veille écologique du chantier est également prévue.

Concernant l'évaluation des sites Natura 2000, les principaux enjeux avifaunistiques concernent les oiseaux de plaines qui colonisent les parcelles agricoles du secteur d'étude. L'étude conclut à juste titre à l'absence d'impact significatif grâce aux mesures agro-environnementales compensatoires ci-dessus décrites (plantation de haies, maintien de bandes enherbées, etc.) qui permettront de mettre à disposition des habitats propices à l'alimentation, au repos et à la reproduction des espèces ayant justifié la désignation du site.

## II.4. Nuisances sonores

La zone d'étude est particulièrement affectée par le bruit, la RD 347 faisant l'objet d'un classement sonore<sup>9</sup>. L'étude acoustique conclut que les impacts sonores du projet ne seront pas significatifs pour les habitations situées à proximité de l'axe routier<sup>10</sup>, à l'exception des habitations situées à *La Garde* et *Les Grands prés* dont les façades jouxtent la voie nouvelle. Seules ces habitations feront l'objet de protection phonique par isolement de façade (cf. p. 24 – Étude acoustique). **Eu égard à la proximité des habitations préexistantes, la MRAe recommande qu'un suivi acoustique soit réalisé en conditions réelles de fonctionnement après la mise en service de la voie, permettant de définir, le cas échéant, des adaptations.**

8 Zone importante pour la conservation des oiseaux

9 La RD 347 est classée en catégorie 3, ce qui induit une largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure de 100 m.

10 Selon l'étude acoustique, aucune habitation ne voit son niveau de bruit augmenter de plus de 2 dB(A) au regard des simulations effectuées pour un projet à 2x2 voies emprunté à 119 km/h.

**II.5. Variantes et justification du projet – effets cumulés** Le dossier présente les quatre variantes étudiées (cf. p.10 du résumé non technique). La variante retenue, qui consiste en la réalisation de deux créneaux de dépassement au nord du lieu-dit *La Butte*, vise à réduire les impacts environnementaux du projet, en particulier sur les zones humides situées au sud du projet (variante 4). Elle permet notamment de libérer des zones pour la compensation des zones humides et de concentrer le dérangement sur un plus faible linéaire. Les impacts cumulés sur l'environnement sont examinés en page 131. **La MRAe considère que l'analyse des effets cumulés devrait considérer la totalité des aménagements projetés sur la RD 347. Des précisions sont attendues sur ce point.**

### **III - Synthèse des points principaux de l'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale**

Le dossier porte sur le projet d'aménagement de deux créneaux de dépassement sur la RD347, entre Poitiers et Loudun, au nord de Mirabeau, sur les communes de Verrue et de Saint-Jean-de-Sauves, sur un linéaire de 1000m.

L'analyse de l'état initial permet de faire ressortir les principaux enjeux environnementaux du site du projet notamment en terme de biodiversité et de zones humides. L'analyse des incidences et la présentation des mesures d'évitement, de réduction et de compensation apparaissent proportionnées aux enjeux.

L'analyse des variantes présente une démarche cohérente qui aboutit au choix du scénario le moins impactant pour l'environnement.

Par ailleurs, l'analyse des effets cumulés et des mesures associées mériterait d'être complétée par la prise en compte de la totalité des aménagements projetés sur la RD 347.

La Mission Régionale d'Autorité environnementale fait par ailleurs d'autres observations et recommandations plus détaillées dans le corps de l'avis.

A Bordeaux, le 21 septembre 2020

Pour la MRAe Nouvelle-Aquitaine,  
la membre permanente déléguée

**Signé**

Bernadette MILHÈRES