



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Nouvelle-Aquitaine

Avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale
Nouvelle-Aquitaine sur
le projet de rocade ouest d'Agen
(barreau routier et pont de Camélat)
sur les communes de Brax, Colayrac-Saint-Cirq et le Passage d'Agen (47)

n°MRAe 2021APNA118

dossier P-2021-11374

Localisation du projet : Communes de Brax, Colayrac-Saint-Cirq et le Passage d'Agen (47)
Maître(s) d'ouvrage(s) : Agglomération d'Agen
Avis émis à la demande de l'Autorité décisionnaire : préfet de Lot-et-Garonne
En date du : 19 juillet 2021
Dans le cadre des procédures : Autorisation Environnementale, Déclaration d'utilité publique et Mise en compatibilité du document d'urbanisme
L'Agence régionale de santé et le préfet 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 17 septembre 2021 par délégation de la commission collégiale de la MRAe Nouvelle-Aquitaine à Hugues AYPHASSORHO.

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 projet objet de l'étude d'impact porte sur la réalisation, aux fins de contournement de la ville d'Agen, d'un barreau routier et d'un pont franchissant la Garonne à l'ouest d'Agen .

L'étude d'impact précise que le développement actuel de l'agglomération agenaise en rive gauche de la Garonne génère un accroissement de trafic qui se traduit par des phénomènes de saturation au droit des axes existants, et tout particulièrement au niveau des deux ponts urbains de franchissement de la Garonne, le Pont de Pierre et le Pont de Beauregard.

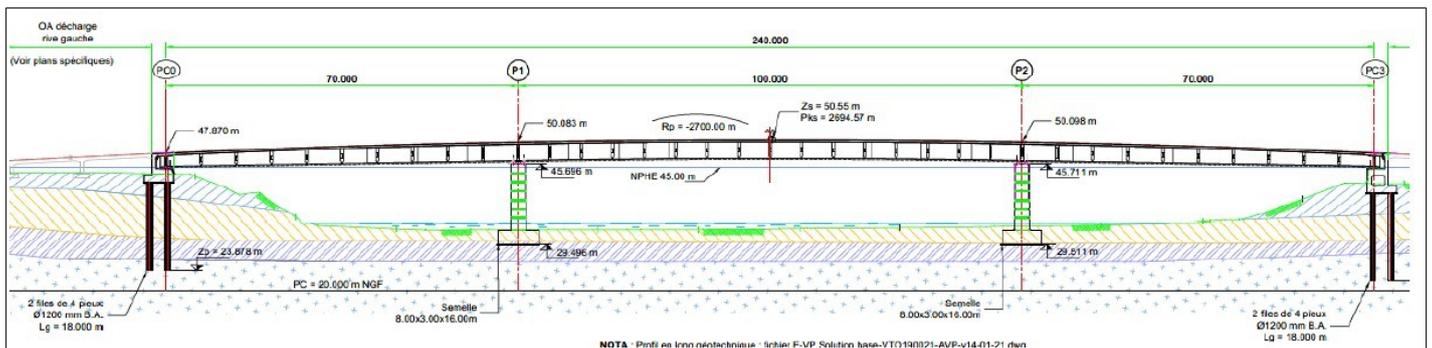
Dans ce contexte, les différentes études de programmation ou de faisabilité menées depuis plusieurs années par l'Agglomération agenaise ont conclu à la nécessité de création d'un troisième franchissement routier de la Garonne, reliant le carrefour giratoire de la RD119 au sud, avec le carrefour giratoire de la RD 813 de Colayrac-Saint-Cirq au nord. Ce projet vise à mieux desservir la rive gauche de l'agglomération, et à permettre d'assurer son développement futur. Les conditions d'implantation du projet sont également liées au projet de liaison inter-gares prévue au projet de LGV entre Bordeaux et Toulouse, qui prévoit la réalisation d'une gare à l'ouest d'Agen.

Les objectifs affichés du projet, exposés dans la délibération du 10 septembre 2020 de l'Agglomération d'Agen, sont de :

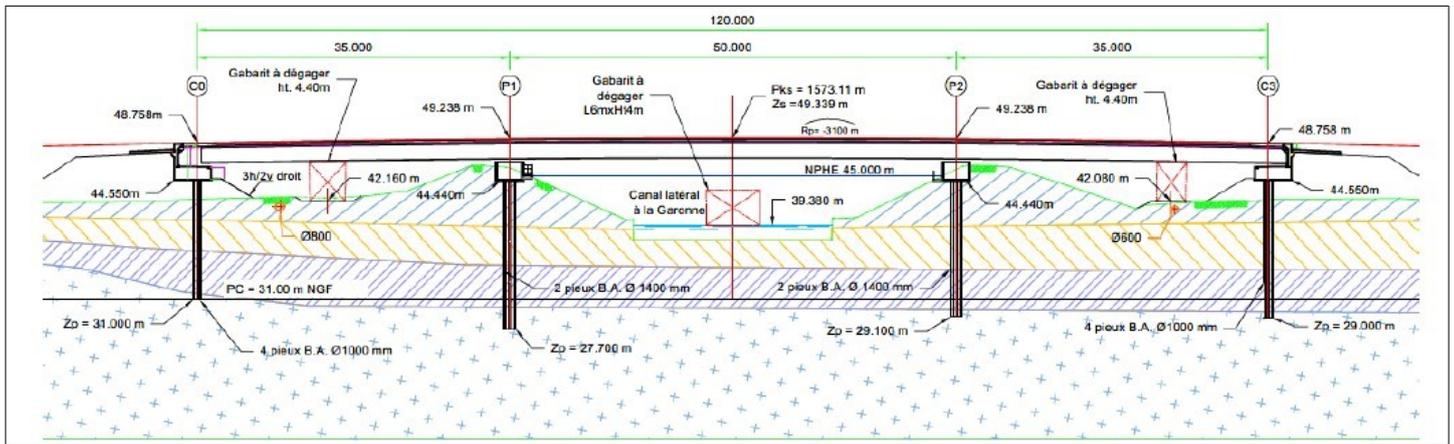
- réaliser le dernier élément qui bouclera le contournement ouest d'Agen et permettra aux flux de transit d'éviter le coeur de l'agglomération ;
- contribuer, grâce à la création d'un troisième pont sur la Garonne, à rééquilibrer les flux et les trafics entre la rive gauche et la rive droite et à délester les ponts urbains actuels (Beauregard et Pont de Pierre) ;
- améliorer la desserte du second échangeur autoroutier de l'A62 d'Agen, dont les travaux d'aménagement ont démarré, ainsi que celles de la Technopole Agen-Garonne, de la zone Sun-Valley, de Walibi-Aqualand et de la future gare LGV ;
- désenclaver le nord-est (Villeneuvois et Fumélois) et le sud ouest (Albret) du département en permettant un accès plus rapide de ces territoires à l'A62 et à la RN 21.

Le projet s'implante dans un secteur agricole parcouru par plusieurs cours d'eau rejoignant la Garonne. Il présente une longueur de 3 km, rectiligne, prévoit un viaduc de franchissement de la Garonne de 240 m de long et un second viaduc de franchissement du canal latéral de la Garonne de 120 m.

Les coupes et les photomontages des ouvrages sont présentés ci-après.



Ouvrage de franchissement de la Garonne – extrait pièce 1 du dossier page 34



Ouvrage de franchissement du canal latéral – extrait pièce 1 du dossier page 33



Franchissement pont canal – extrait page 33



Franchissement pont canal – extrait page 34

Il se raccorde au nord sur le carrefour existant de Camélat, et au sud sur le carrefour giratoire existant de la RD 119. Il présente un profil en travers à 2 voies de circulation de 3,50 m chacune, avec une piste de 3,50 m de large destinée aux cheminements des piétons et des cyclistes.

Le projet, dont l'emprise avoisine 28,3 ha (correspondant à terme au zonage UE dans le PLUi – cf. ci-dessous), s'implante sur des espaces principalement dédiés à l'agriculture (zones A du PLUi sur 19,6 ha) et naturelles et forestières (zones N sur 8,2 ha).

Le plan de situation est présenté *infra*.

Procédures

Le projet relève d'une autorisation environnementale au titre de la Loi sur l'Eau, et fait l'objet d'une procédure de déclaration d'utilité publique (DUP) permettant la mise en oeuvre de procédures d'expropriation.

Par arrêté préfectoral du 26 mars 2020¹, il a été soumis à la réalisation d'une étude d'impact après examen au cas par cas², au regard notamment de ses incidences potentielles sur l'agriculture, les déplacements, la faune, les zones humides, le paysage et le risque inondation du secteur d'implantation.

La mise en oeuvre du projet nécessite également une procédure de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) de l'Agglomération d'Agen, portant notamment sur le déclassement d'un Espace Boisé Classé ainsi que le redimensionnement de l'emplacement réservé (ER) et du zonage UE lié aux infrastructures routières. La procédure de mise en compatibilité fait l'objet d'une évaluation environnementale en application des dispositions des articles R104-8 et R104-9 du Code de l'Urbanisme. Pour mémoire le PLUi d'Agen a fait l'objet au stade de son élaboration d'une évaluation environnementale et d'un avis de la MRAE³ en date du 11 janvier 2017.

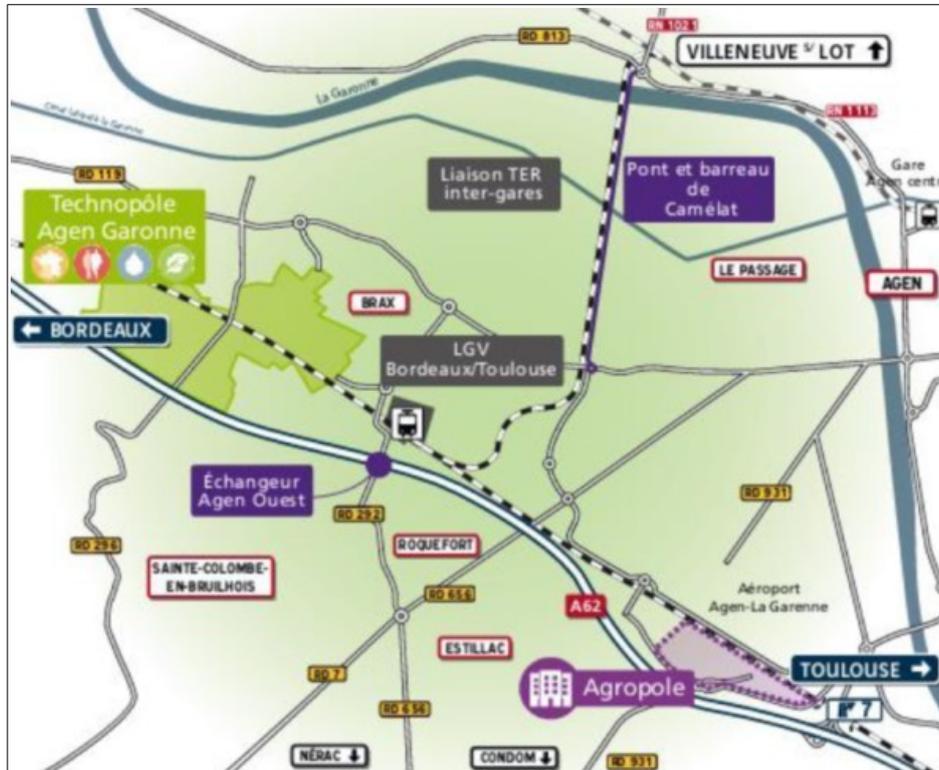
1 http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/p_2020_9626_d.pdf

2 Procédure d'examen au cas par cas en application de la rubrique n°6a du tableau annexé à l'article R122-2 du Code de l'environnement relative aux constructions de routes classées dans le domaine public routier

3 http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/pp_2016_4149_plui_agen_ae_dh_signe.pdf

En application de l'article R122-27 du Code de l'Environnement, le maître d'ouvrage a fait le choix de mettre en oeuvre une procédure d'évaluation environnementale commune, qui donne lieu à l'établissement d'une étude d'impact valant également rapport environnemental de la mise en compatibilité du document d'urbanisme.

Le présent avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale a été sollicité dans le cadre des procédures d'autorisation environnementale, de déclaration d'utilité publique et de mise en compatibilité du PLUi de l'Agglomération d'Agen.



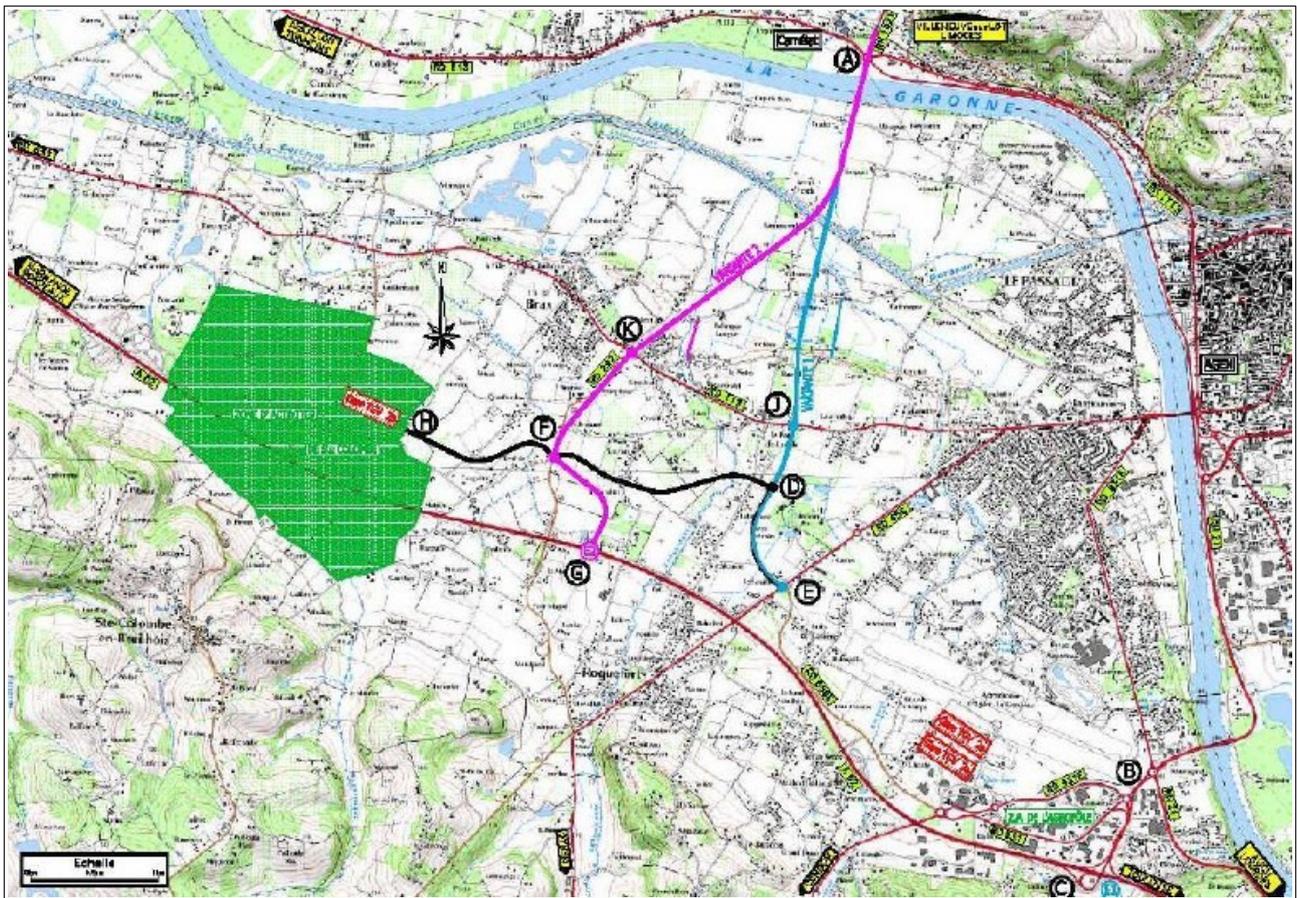
Insertion du projet à l'échelle locale – extrait pièce 1 dossier DUP page 20

Plan de situation du projet – extrait pièce 1 dossier DUP page 27

Comme indiqué précédemment, les principaux enjeux environnementaux de ce projet portent sur l'agriculture, les déplacements, la faune, les zones humides, le paysage et le risque inondation du secteur d'implantation. Les impacts du projet sont également à examiner en termes d'effets de la mise en compatibilité du PLUi de l'agglomération d'Agen, sur les équilibres environnementaux territoriaux pris en compte initialement par ce document d'urbanisme.

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

En préambule, il convient de rappeler que le projet a fait l'objet de plusieurs études et décisions antérieures depuis 1996, et notamment en 2019 avec une étude du Centre d'Études Techniques de l'Équipement du Sud-Ouest sous maîtrise d'ouvrage de l'État. Cette étude exposait notamment les options de franchissement de la Garonne et de la plaine inondable, et proposait deux variantes de tracé pour rejoindre l'A62.



Variantes de tracés (en bleu et rose) – étude CETE de 2019 – extrait notice explicative page 18

À l'issue de cette étude, les collectivités se sont prononcées pour retenir la variante la plus à l'est, en raison notamment d'impacts plus limités sur les milieux naturels, le paysage, le patrimoine et le milieu humain, ainsi que d'un coût moindre. Cette variante avait de plus déjà été prise en compte dans les documents d'urbanisme).

Des emplacements réservés pour la réalisation du projet sont d'ores et déjà inscrits au PLUi de l'agglomération d'Agen (cf. partie analyse de l'état initial de l'environnement plus bas dans l'avis). Les études de conception du projet ont néanmoins montré la nécessité d'adapter ces emplacements réservés. Des emplacements réservés supplémentaires ont également été ajoutés au niveau du raccordement nord du projet au giratoire avec la RD 913 (cf. page 22 du dossier de mise en compatibilité).

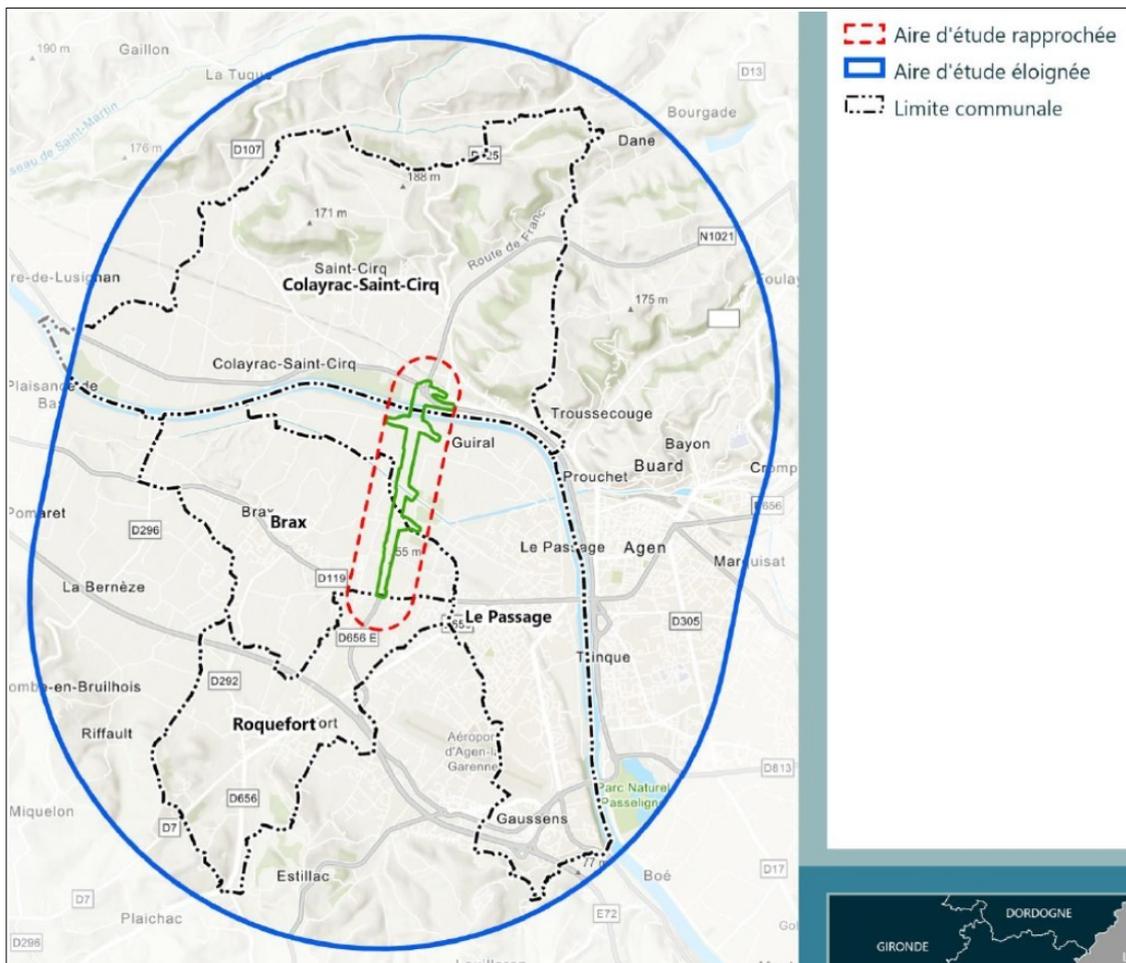
Comme indiqué précédemment, l'étude d'impact du projet vaut évaluation environnementale de la mise en compatibilité. Le paragraphe 6.8.2 identifie notamment les modifications à apporter au PLUi et la façon dont elles confortent la prise en compte de l'environnement par le projet. Les attendus réglementaires de l'évaluation environnementale de la MECDU sont exposés par ailleurs dans le document spécifique du dossier.

II.1 Analyse du résumé non technique

L'étude d'impact comprend un résumé non technique clair permettant au lecteur d'apprécier de manière exhaustive les enjeux environnementaux et la manière dont le projet en a tenu compte.

II.2 Analyse de l'état initial du site du projet et de son environnement

L'étude d'impact s'appuie sur trois aires d'études (immédiate, rapprochée et éloignée) présentées en page 19 et reprises ci-dessous (les emprises du projet figurent en vert).



Aires d'étude – extrait étude d'impact page 19

Les principaux éléments sont rappelés ci-après.

II-2-1 Milieu physique.

Le projet s'implante au sein de la vallée de la Garonne, dans un secteur au relief peu marqué, sur des couches géologiques formées d'alluvions de la plaine de la Garonne.

Plusieurs **masses d'eau souterraines** sont recensées au droit du site d'implantation, dont :

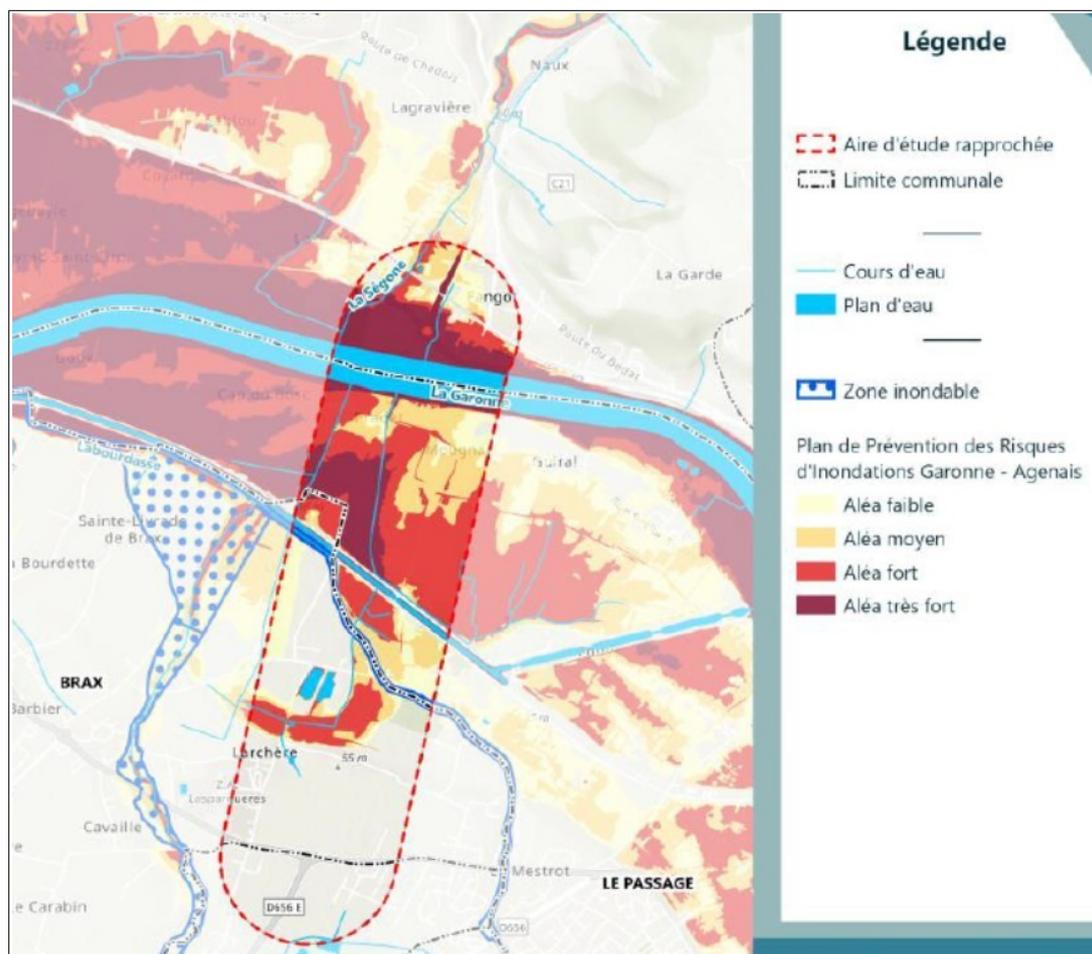
- la masse des « Alluvions de la Garonne moyenne », en relation étroite avec la Garonne, et principalement sollicitée pour l'irrigation. Cette masse présente un bon état quantitatif mais un mauvais état chimique dû aux nitrates d'origine agricole,
- la masse des « Calcaires et sables de l'Oligocène à l'ouest de la Garonne », présentant un état chimique globalement bon.

Le **réseau hydrographique** du secteur d'implantation est constitué de la Garonne et de ses affluents (dont le Rieumort et le Pradet). Plusieurs cours d'eau temporaires, permanents, canaux et fossés sont recensés dans l'aire d'étude rapprochée. Le canal latéral à la Garonne intercepte également l'aire d'étude. La cartographie du réseau hydrographique est présentée en page 37 de l'étude d'impact.

En termes d'**alimentation en eau potable**, 3 captages sont recensés dans l'aire d'étude. La Garonne fait également l'objet d'une prise d'eau pour l'alimentation en eau potable sur la commune d'Agen.

Concernant la thématique des risques naturels, le secteur d'implantation est principalement concerné par le **risque inondation** par débordement de la Garonne, avec des risques de remontée de nappe pouvant se cumuler avec les événements de crues. La zone d'étude est couverte par le Plan de Prévention du Risque

Inondation (PPRi) lié à la Vallée de la Garonne – secteur de l'Agenais, approuvé par arrêté préfectoral en date du 19 février 2018 (crue de référence de juin 1875). Une grande partie de l'aire d'étude rapprochée est concernée par des zonages rouges (secteurs d'aléas de moyen à très fort).



Extrait PPRi de la Vallée de la Garonne – secteur Agenais – étude d'impact page 270

II-2-Milieus naturels et biodiversité

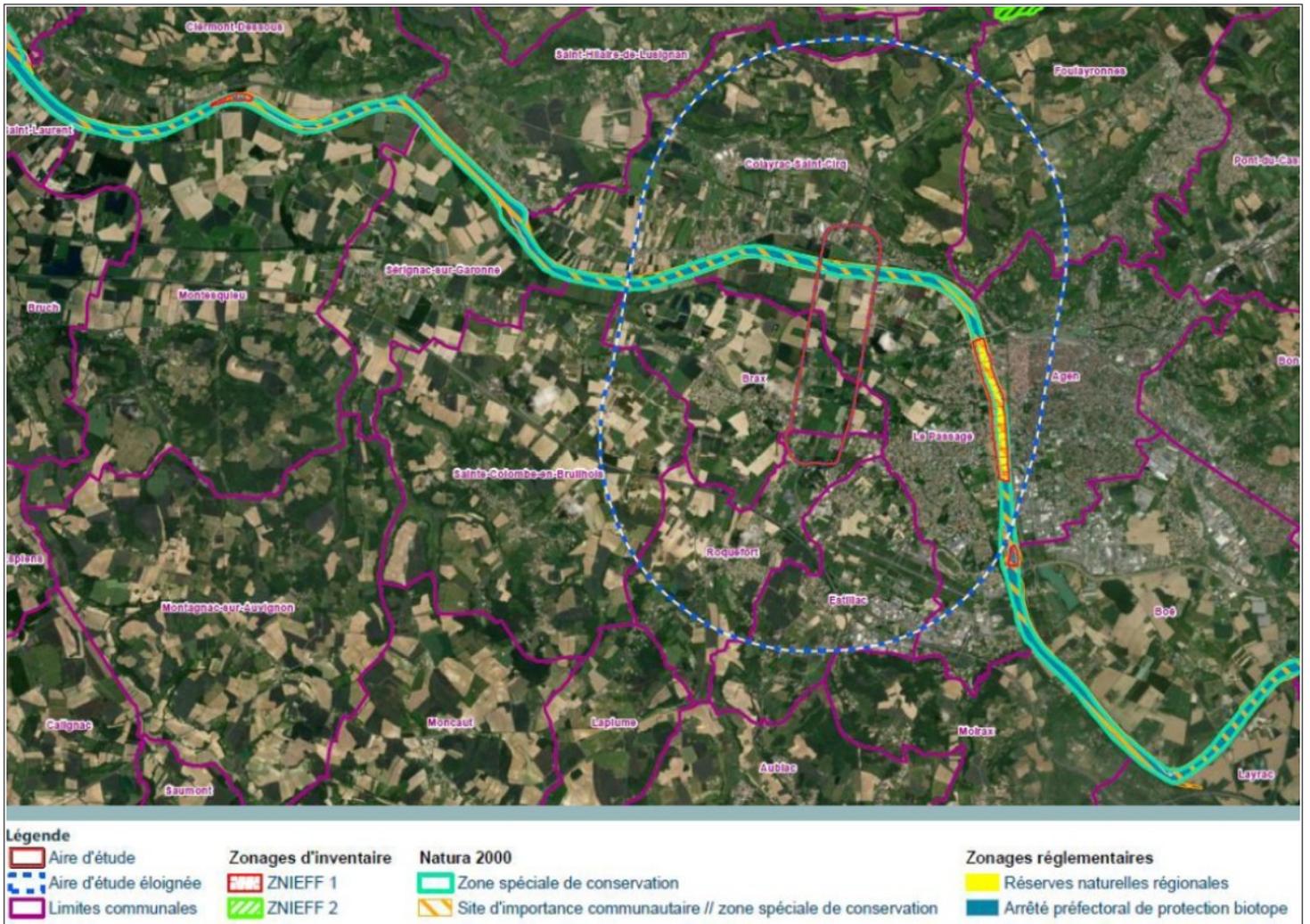
Le projet prévoit un franchissement de la Garonne, classée en **site Natura 2000** au titre de la directive européenne « Habitats-faune-flore ». Ce site qui constitue un corridor écologique majeur, présente un très fort intérêt pour de nombreuses espèces de poissons migrateurs. Il constitue également des habitats pour plusieurs espèces protégées, de faune avec notamment la Loutre et le Vison d'Europe, et de flore avec notamment l'Angélique des estuaires.

Plusieurs **Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF)** sont également présentes dans l'aire d'étude, dont :

- la Frayère à esturgeons de la Garonne, à 3,5 km du projet ;
- la Frayère d'Alose d'Agen, à 2 km du projet ;
- la Vallée et les coteaux du bourbon, à 3,8 km du projet.

La frayère d'Alose d'Agen constitue également une réserve naturelle nationale.

La cartographie des zonages d'inventaires et de protection portant sur le milieu naturel est présentée ci-après.



Cartographie des zonages d'inventaires et de protection – extrait étude d'impact page 43

Les investigations faune et flore ont été réalisées sur un cycle annuel en 2020. Elles ont permis de recenser les différents habitats naturels sur l'aire d'étude, cartographiés en pages 56 et 57 de l'étude d'impact. Le projet s'inscrit dans un secteur principalement occupé par des grandes cultures, des jachères et des prairies. La partie sud de l'aire d'étude présente des zones urbanisées de manière localisée.

Les investigations ont permis de mettre en évidence une **diversité floristique** importante avec la présence de 276 espèces et plusieurs espèces végétales invasives (Renouée du japon, Jussie, Robinier faux-acacia, etc). Deux espèces patrimoniales ont été détectées : l'« Orme lisse », classée vulnérable sur la liste rouge d'Aquitaine et déterminante ZNIEFF, ainsi que le « Glaïeul d'Italie » protégée au niveau régional.

Concernant la faune, les investigations ont permis de mettre en évidence la présence de plusieurs espèces, notamment de **mammifères** (Écureuil roux, Hérisson d'Europe), de **chiroptères** (Barbastelle d'Europe, Minioptère de Schreibers, Murin de Bechstein, Noctule commune, Pipistrelle, Sérotine commune, etc.), d'oiseaux (Aigrette garzette, Grande aigrette, Bihoreau gris, Chevalier culblanc, Fauvette pitchou, Pinson du Nord, etc.), d'**amphibiens** (Crapaud calamite, Grenouille agile, Grenouille verte, Rainette méridionale et Triton palmé), de reptiles (Couleuvres, lézard), de **papillons**, d'**odonates** (Agrion de mercure, Gomphe de Graslin), et de **coléoptères** (Grand Capricorne, Lucane cerf-volant). Les cartographies détaillées figurant dans l'étude d'impact permettent d'apprécier également la localisation de leurs habitats (repos, reproduction, et chasse).

Les ripisylves, les lisières de boisement et les haies constituent des habitats à enjeu pour les chiroptères. Les cultures, les zones humides et les secteurs boisés offrent des zones d'hivernage pour plusieurs espèces

d'oiseaux.

Les investigations n'ont pas mis en évidence la présence du Vison d'Europe et de la Loutre d'Europe (l'étude précise à ce propos que les habitats présents ne sont, de plus, pas favorables à la reproduction de ces espèces). Les ruisseaux, ripisylves (notamment de la Garonne et du canal latéral) et fossés constituent toutefois des corridors écologiques potentiellement utilisés par ces espèces ainsi que par les amphibiens et les odonates, et présentent de ce fait de forts enjeux écologiques. Le réseau hydrographique abrite potentiellement l'Anguille.

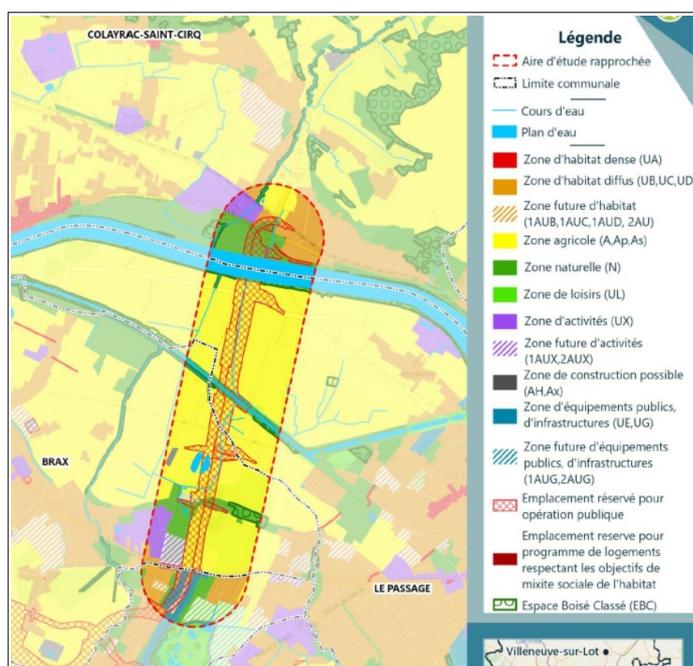
L'étude d'impact présente en pages 187 et 188 une synthèse des enjeux hiérarchisés du secteur d'implantation, reprise ci-après.

Les investigations de végétation et de sol ont permis de mettre en évidence la présence de **zones humides**⁴ sur une surface de 10,6 ha au niveau de l'aire d'étude, principalement localisées au niveau du réseau hydrographique. La cartographie des zones humides figure en pages 53 et 54 de l'étude d'impact.

Le projet nécessite le déclassement, certes limité (286 m²), d'espace boisé classé (EBC) sur une surface totale de quatre hectares. La MRAe considère néanmoins que l'étude mériterait de présenter un focus sur les enjeux faune et flore et les liaisons fonctionnelles éventuelles du secteur de l'EBC voué à être déclassé.

II-2-3 Milieu humain

Le projet s'implante au sein de l'Agglomération d'Agen regroupant 31 communes, en rive gauche de la Garonne, dans un secteur à fort développement urbain, marqué notamment par la présence de projets structurant (ZAE de Sainte-Colombe en Bruilhois, nouvelle gare LGV Bordeaux Toulouse).



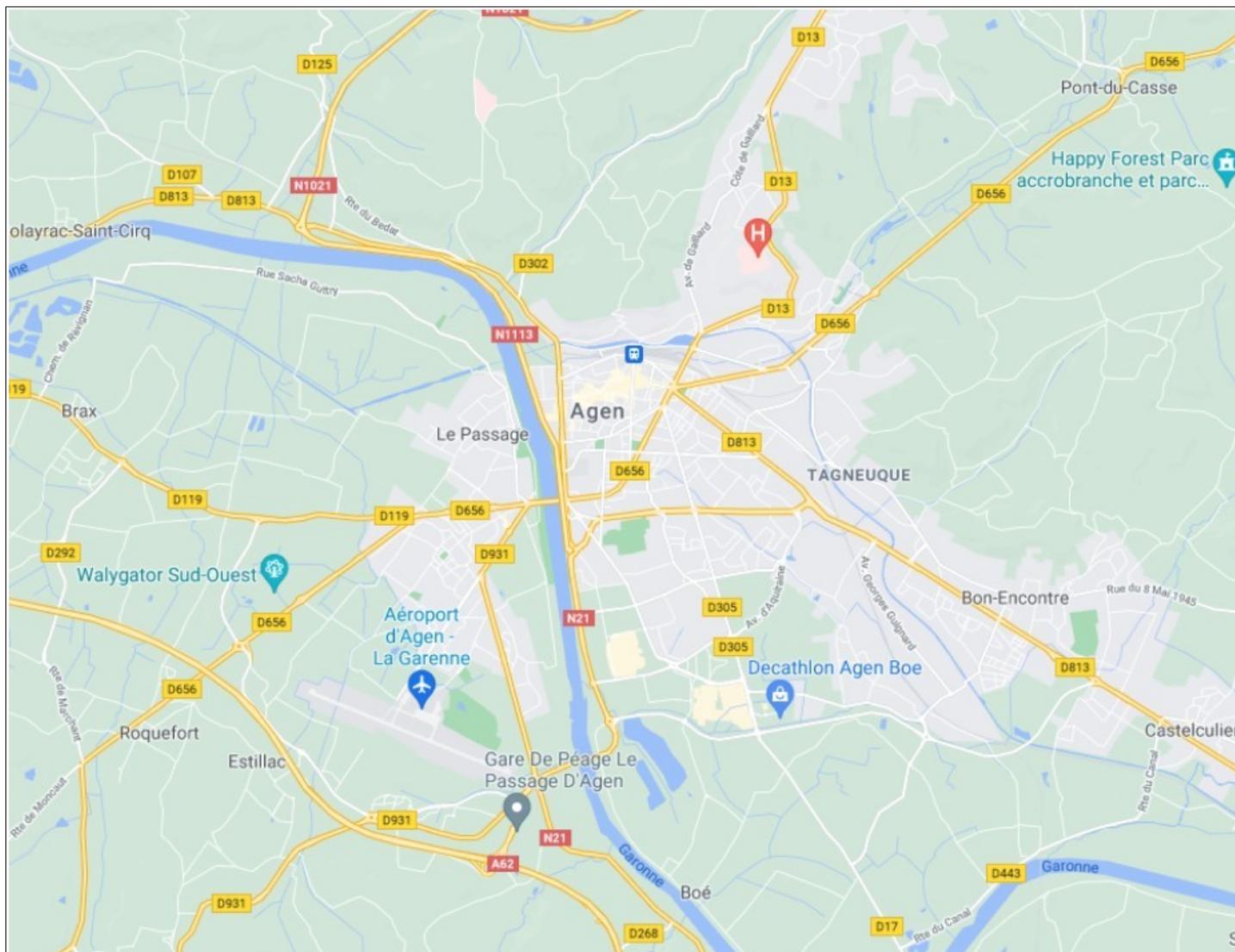
Plan de zonage du PLUi- extrait de l'étude d'impact page 218

Au sein du PLUi, dont zonage repris ci-dessus, l'aire d'étude est principalement concernée par des zones agricoles (en jaune). Quelques secteurs localisés, ainsi que les ripisylves de la Garonne et du Canal latéral constituent des Espaces Boisés Classés (EBC). Enfin, le site dispose de deux emplacements réservés liés à la réalisation du présent projet et celle du raccordement ferroviaire entre le projet de gare nouvelle et la gare d'Agen.

Concernant les **infrastructures de transport**, l'aire d'étude est marquée au nord et au sud par des axes de circulation importants (Autoroute A62 entre Bordeaux et Toulouse au sud, route nationale RN 1021 et RN 21 au nord reliant Agen à Villeneuve-sur-Lot). Le secteur d'étude est également concerné par le développement des infrastructures ferroviaires lié au projet de LGV Bordeaux – Toulouse.

4 Les zones humides sont évaluées selon des critères de sols ou de végétation (critères alternatifs), en application de l'article L211-1 du Code de l'Environnement

Il est ainsi prévu de desservir Agen par une gare nouvelle et une liaison ferroviaire inter-gares permettant de relier la nouvelle gare à la gare actuelle d' Agen.



Carte du réseau routier du secteur d'étude

L'étude précise que le réseau routier de l'agglomération agenaise présente des conditions de circulation souvent dégradées aux heures de pointe, en particulier au niveau des franchissements de la Garonne (Pont de Beauregard et Pont de Pierre) qui concentrent de nombreux flux d'échange entre les rives de la Garonne, notamment entre l'autoroute A62 au sud et les communes de la rive droite, dont Agen. Au-delà de l'aménagement du pont et du barreau de Camélat, deux principaux projets routiers sont à venir sur le territoire : au nord, la mise à 2x2 voies de la RN21 entre Villeneuve-sur-Lot et Agen, et un deuxième échangeur autoroutier sur l'A62 à l'ouest de l'échangeur existant.

Une étude de trafic a été réalisée en 2020 au niveau du secteur d'implantation, incluant des comptages routiers depuis les principaux axes et les ouvrages de franchissement de la Garonne. La traversée des ouvrages de la Garonne est marquée par de forts niveaux de trafics journaliers (proches de 30 000 véh/jours selon l'étude d'impact en page 546), avec des problématiques de congestion aux heures de pointe. La traversée d' Agen le long de la Garonne (RN 113 et RN 21) enregistre également de forts niveaux de trafics (de l'ordre de 20 000 véhicules journaliers).

L'étude d'impact présente en pages 257 et suivantes les différents réseaux de transports en commun et de mode doux. Sur l'aire d'étude, ces derniers sont pratiqués essentiellement sur la voie verte du canal latéral.

L'analyse de l'état initial de l'aire d'étude en termes de **bruit** s'appuie sur une campagne de mesures réalisée le 16 juin 2020. Du fait des faibles niveaux de bruit enregistrés, l'ensemble de l'aire d'étude a été considéré en « zone d'ambiance sonore préexistante modérée ». L'étude rappelle les seuils réglementaires à respecter de ce fait vis-à-vis du voisinage : 60 dB(A)⁵ le jour, et 55 dB(A) la nuit.

Des mesures ont également été réalisées pour analyser la **qualité de l'air** du secteur d'étude. Elles n'ont pas mis en évidence de dépassement de valeur limite. La qualité de l'air est dès lors jugée satisfaisante sur l'aire d'étude.

Concernant plus particulièrement **l'agriculture**, le projet s'implante dans un secteur de grandes cultures. À l'échelle de l'aire d'étude rapprochée, sur les 19 exploitations recensées, certaines n'exploitent qu'un seul îlot (ensemble de parcelles culturales contiguës) alors que d'autres en exploitent plus d'une dizaine. L'aire d'étude dispose d'un maillage de chemins d'exploitation permettant une desserte des différentes parcelles.

Concernant **le paysage**, le projet s'inscrit dans l'unité paysagère de la Vallée de la Garonne, délimitée au nord par les coteaux des Serres et au sud par les coteaux de Buzet et de Bruilhois. L'analyse paysagère met en évidence un territoire diversifié riche d'entités agricoles et naturelles, en lien avec une urbanisation croissante. Le Canal latéral constitue également une composante emblématique du paysage.

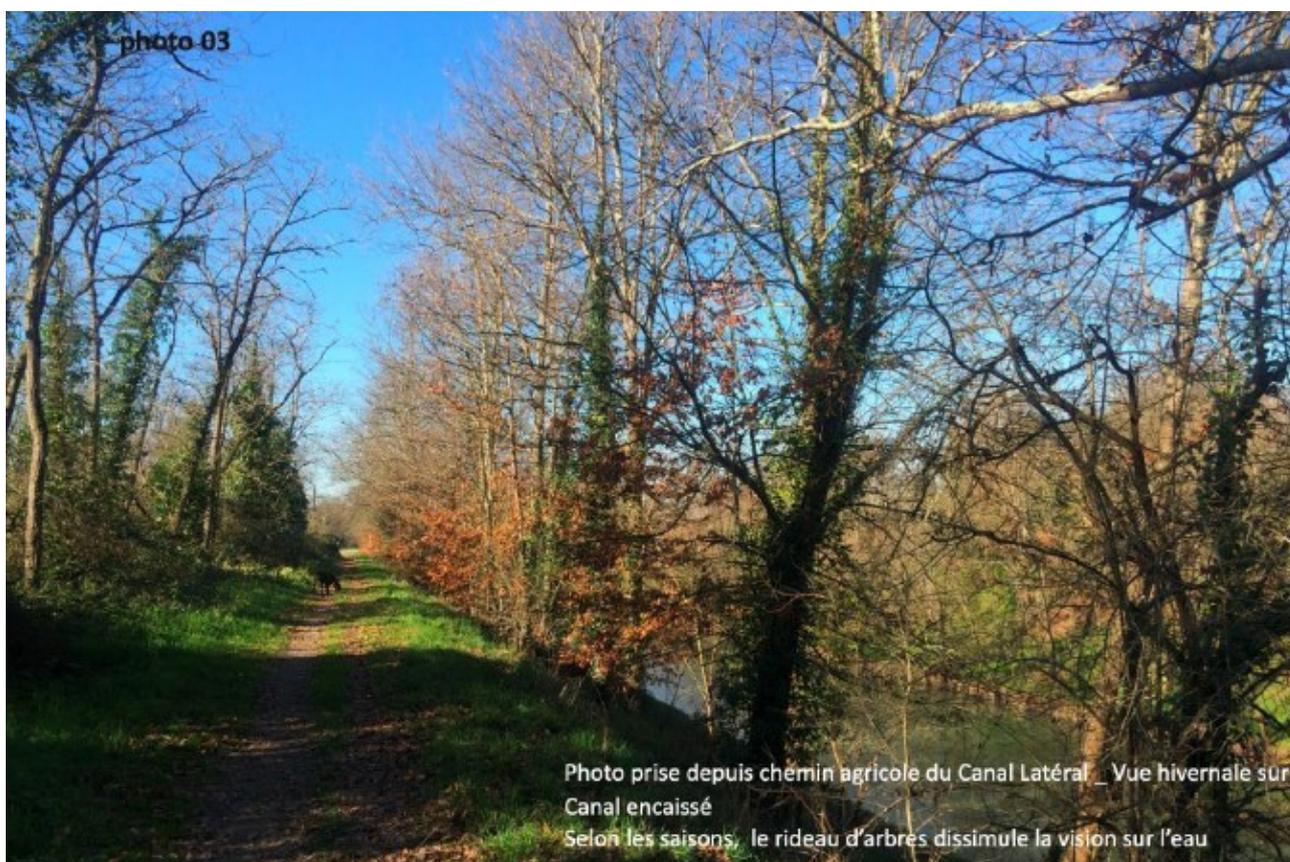


Photo du canal – extrait étude d'impact page 200

En termes de **patrimoine**, l'aire d'étude éloignée est concernée par la présence de deux monuments historiques : l'Église St Jehanne de France, et le Pont canal d'Agen sur la Garonne, ces deux monuments étant situés sur la commune du Passage d'Agen. Il est également noté la présence du site inscrit au titre du paysage du Plateau de Monbran, à environ 50 m au nord-est de l'aire d'étude rapprochée.

5 DB (A) correspond à l'évaluation en décibels d'un niveau sonore avec une pondération (A) pour tenir compte de l'audition humaine

II.3 Analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation

II-3-1 Milieu physique

Phase travaux

Le projet prévoit plusieurs mesures visant à limiter les effets potentiellement négatifs des travaux sur les milieux récepteurs en phase de chantier (limitation des emprises, positionnement des aires de dépôt hors zones sensibles, gestion des déchets, dispositifs de rétention, dispositif d'assainissement provisoire).

La réalisation du projet nécessite la mise en œuvre de remblais. Le volume de remblai d'apport est évalué à 93 200 m³. **La MRAe considère que les modalités d'apport et de stockage intermédiaire des matériaux de remblai mériteraient d'être précisées avec une analyse des incidences négatives potentielles notamment vis-à-vis du voisinage.**

Concernant les eaux superficielles, le projet prévoit notamment la réalisation de batardeaux pour les deux piles en rivière de l'ouvrage sur la Garonne ainsi que les estacades d'accès à ces batardeaux. Les méthodologies de réalisation des batardeaux et estacades restent toutefois à déterminer à l'issue de sondages géotechniques. Concernant les ruisseaux, le projet prévoit en phase de chantier la dérivation et le busage temporaire des ruisseaux du Rieumort et du Pradet. L'étude précise qu'un assainissement provisoire sera mis en place (réalisation de fossés et bassins provisoires lors des opérations de terrassement), visant à traiter les eaux avant rejet dans le milieu naturel. Le projet prévoit également un suivi des écoulements superficiels en phase de chantier.

La Mrae rappelle que les mesures visant à limiter les risques d'impact et en particulier les risques de pollution de la Garonne, ainsi que les modalités de contrôle en phase de chantier du bon respect de ces mesures, devront être précisées lorsque les modalités d'implantation des batardeaux seront établies. Ces travaux devront rester en dessous du seuil du risque d'impact significatif, point qui sera à établir clairement dans le cadre de l'autorisation environnementale et de l'évaluation d'incidences Natura 2000.

Phase d'exploitation

En phase d'exploitation, le projet prévoit la mise en place de fossés et d'ouvrages de rétention dont le dimensionnement est présenté en pages 340 et suivantes de l'étude d'impact. Ces ouvrages permettent une rétention et un abattement de la pollution des eaux ruisselant au niveau de la route. Ils sont par ailleurs munis de dispositifs d'obturation permettant de piéger la pollution accidentelle, d'une lame de déshuilage ou cloison siphonique permettant de retenir les hydrocarbures, ainsi qu'un pertuis de sortie permettant la régulation du débit. L'étude présente une analyse théorique des concentrations en polluants après traitement qui montre l'absence de dépassement de seuils réglementaires. Le projet prévoit également un suivi des écoulements superficiels en phase exploitation permettant de vérifier le bon fonctionnement de ces dispositifs. **Le projet s'implantant en partie en zone inondable, l'étude mériterait de préciser les modalités retenues par le projet visant à limiter les risques de pollution en cas d'inondation au niveau des ouvrages de rétention.**

II-3-2 Prise en compte du risque inondation

L'analyse de l'état initial de l'environnement a permis de mettre en évidence un risque d'inondation par débordement de la Garonne, avec des risques de remontée de nappe pouvant se cumuler avec les événements de crues, ce qui constitue un enjeu particulièrement important pour le projet.

En phase travaux, le projet prévoit plusieurs mesures (stockage en dehors des zones inondables, travaux dans les zones inondables hors période de crue, stationnement des engins de chantier hors zones inondables, suivi du niveau d'eau et procédure d'alerte et d'évacuation en cas de crue).

L'étude intègre également une modélisation du projet, prenant en compte les effets cumulés avec le projet de liaison inter-gare. Cette modélisation met en évidence des effets faibles dans les secteurs à enjeu (impacts inférieurs à 1 cm, porté à 2 cm en amont des ouvrages en tenant compte des effets cumulés), du fait notamment du caractère submersible d'une grande partie du projet. L'étude précise en page 331 que « ces impacts ont été présentés aux services de l'État par courrier du 26 novembre 2014, et qu'un retour a été réalisé par courrier du 11 décembre 2014, indiquant que les impacts cumulés sont acceptables selon les termes de la circulaire du 24 juillet 2002 relative à la nomenclature loi sur l'eau ».

III-3-3 Milieux naturels et biodiversité

Le projet intègre plusieurs mesures d'évitement et de réduction des impacts potentiels sur les habitats naturels, la faune et la flore de l'aire d'étude rapprochée. Ces mesures portent notamment sur le balisage et la mise en défens des secteurs sensibles (zones humides notamment), la limitation et la gestion des espèces végétales invasives, l'adaptation du calendrier des travaux à la phénologie des espèces, l'inspection préalable des arbres et bâtiments voués à la destruction, la restitution des continuités écologiques au niveau de certains franchissements. La liste des différentes mesures est présentée en page 402 de l'étude d'impact.

Concernant plus particulièrement le rétablissement des continuités écologiques, l'analyse de l'état initial de l'environnement a mis en évidence un enjeu concernant les mammifères aquatiques (Loutre et Vison d'Europe). Le projet prévoit plusieurs aménagements spécifiques (maintien des berges, ou banquettes) niveau des ouvrages. L'étude présente en page 396 une synthèse des conditions de franchissement des différents ouvrages par la faune. Le projet intègre également un suivi sur 20 ans des aménagements liés aux transparences écologiques.

L'étude d'impact présente en pages 407 et suivantes une analyse des incidences résiduelles du projet après application des mesures d'évitement et de réduction d'impacts. Le projet contribue notamment à la destruction de :

- 0,20 ha d'habitats favorables au Vison d'Europe en bordure de Garonne,
- 0,31 ha d'habitats favorables aux chiroptères (Noctule commune notamment),
- 12,32 ha d'habitats pour les amphibiens (Crapaud calamite et Pélodyte ponctué)
- 4,26 ha d'habitats favorables aux reptiles (lézards notamment),
- 0,11 ha d'habitats forestiers favorables aux oiseaux (Milan noir notamment),
- 6,23 ha d'habitats de milieux ouverts favorables aux oiseaux (Cisticole des joncs notamment).

La réalisation du projet nécessite ainsi la mise en œuvre de **mesures de compensation pour la destruction d'espèces protégées ou de leurs habitats**. Ces dernières portent sur un besoin de compensation estimé à 1,98 ha de zones boisées ; 12,42 ha de milieux ouverts ; 1,02 ha de milieux semi-ouverts, et 0,56 ha de ripisylve. **Les ratios de compensation proposés, présentés en page 460 de l'étude d'impact pour les différentes espèces protégées, mériteraient de faire l'objet d'une justification.**

Les mesures de compensation, présentées en pages 474 et suivantes, sont réparties sur plusieurs sites (Pradet, Limport, Fraissinet et la Peupleraie) cartographiés en pages 494 de l'étude d'impact. L'étude précise que l'agglomération d'Agen disposera à terme de la maîtrise foncière de l'ensemble des parcelles concernées. **La MRAe demande que les parcelles concernées fassent l'objet d'un zonage de protection (cf. infra).**

Ces mesures visent notamment à créer des habitats favorables pour la faune (prairies, boisements, fossés, canaux, mare, et ripisylve) et à gérer ces espaces sur 30 ans, avec un suivi régulier détaillée en page 459 du dossier de demande de dérogation « destruction d'espèces protégées », joint en annexe à l'étude d'impact. Le dossier présente également en page 452 une analyse du gain écologique attendu.

La MRAe considère qu'il conviendrait de justifier la connectivité de ces différents espaces de compensation, entre eux et avec les milieux proches, pour les différentes espèces impactées, et notamment les mammifères aquatiques.

Le projet prévoit plusieurs **mesures d'accompagnement** portant sur la mise en place de gîtes pour chiroptères, la restauration des lisières, la réalisation et la gestion des plantations, ainsi que la gestion et l'entretien des ouvrages de transparence à la faune.

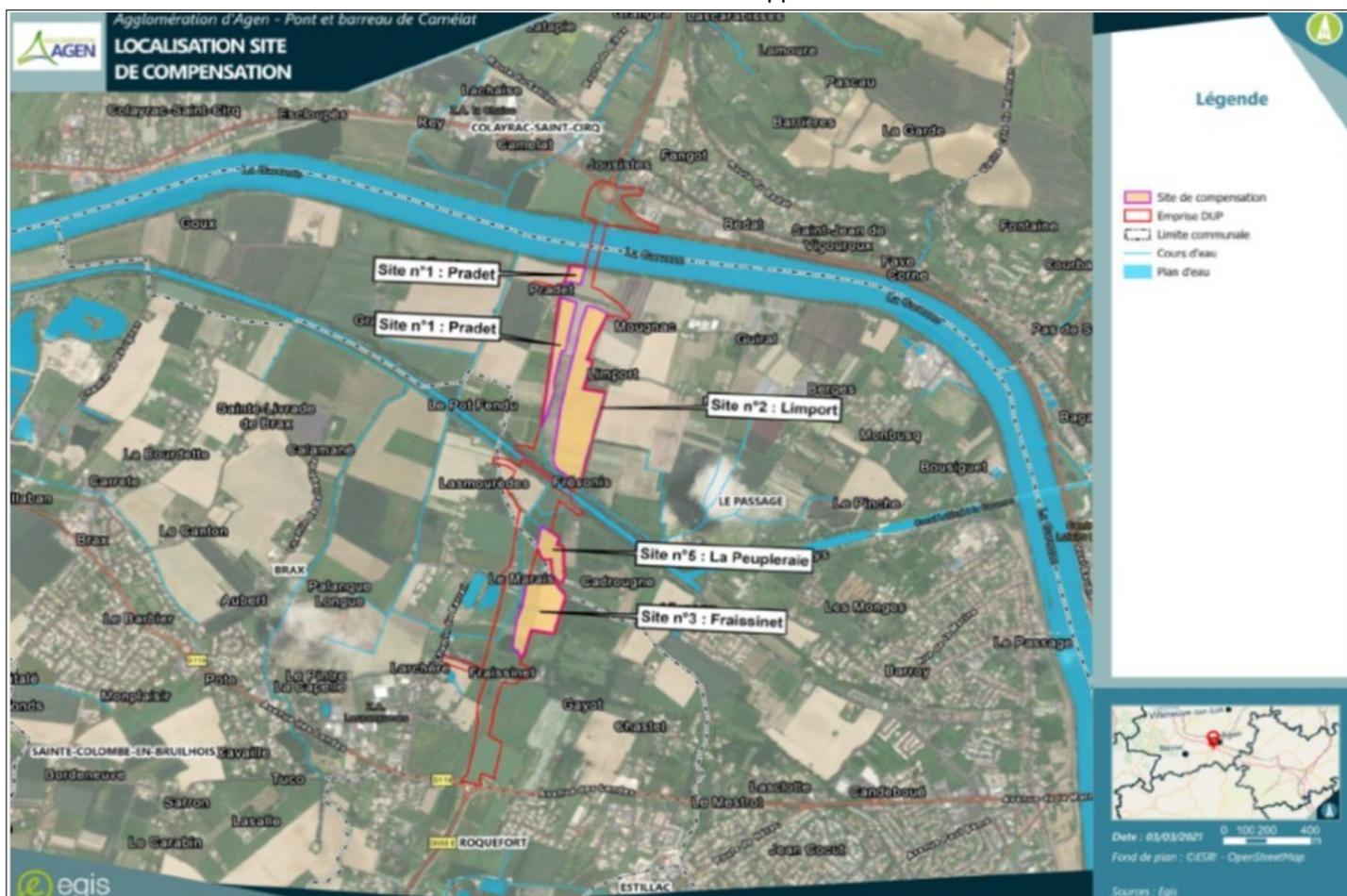
Le projet impacte une surface de **zones humides** estimée à 2,01 ha. Leur localisation figure en page 353 de l'étude d'impact. Elles sont situées aux abords du réseau hydrographique franchi par l'infrastructure. Il y a lieu de noter que l'étude d'impact présente en pages 352 et suivantes une analyse des fonctionnalités des zones humides en appliquant la méthode nationale d'évaluation des zones humides⁶ élaborée par le Muséum National d'Histoire naturelle (MNHN) en lien avec l'Office Français de la Biodiversité (OFB).

Le projet génère donc un besoin de compensation sur la thématique des zones humides. Il prévoit ainsi une compensation à hauteur de 150 %, des zones humides (en référence aux dispositions du SDAGE Adour Garonne) soit 3,02 ha, répartis sur les sites précédents (Fraissinet et Peupleraie), et mutualisés avec les

6 <http://www.zones-humides.org/m%C3%A9thode-nationale-d%C3%A9valuation-des-fonctions-des-zones-humides>

sites de compensation pour la faune.

Les mesures portent notamment sur la conversion de cultures et de peupleraies en prairie humide, avec création de mares et entretien des milieux en faveur du développement de la biodiversité.



Cartographie des sites de compensation – extrait étude d'impact page 494

La MRAe rappelle les termes de l'article L.163-1 du Code de l'Environnement concernant les mesures de compensation, qui doivent se traduire par une obligation de résultats et être effectives pendant toute la durée des atteintes. **De manière générale, concernant les mesures de compensation (habitats d'espèces et zones humides), la MRAe considère qu'il est nécessaire de présenter une analyse du gain fonctionnel attendu par les mesures proposées, avec présentation des indicateurs et des modalités de suivi dans le temps permettant de garantir la bonne atteinte des objectifs de compensation. Il conviendrait de plus de préciser les modalités retenues pour respecter ces dispositions au-delà des 30 ans (les constructions projetées s'inscrivant assurément dans un terme plus lointain).**

II-3-4 Milieu humain

Paysage

Le projet présente en pages 512 et suivantes une analyse paysagère des incidences du projet. L'analyse de l'état initial de l'environnement a permis de mettre en évidence une grande sensibilité du secteur d'implantation, notamment liée à la présence du pont canal latéral à la Garonne. L'étude intègre également une analyse paysagère depuis le plateau de Monbran.

Le projet prévoit la réalisation d'aménagements paysagers, comprenant la réalisation de zones boisées sur une surface de 24 000 m², d'alignements d'arbres sur 7 000 ml et de haies sur 8 000 ml. Le projet paysager est présenté en pages 522 et suivantes. **La MRAe estime que ldes photomontages du projet depuis les secteurs les plus sensibles (habitations, pont canal, plateau de Monbran) seraient utiles pour permettre au lecteur d'apprécier le rendu attendu du projet en termes d'insertion paysagère. .**

Agriculture

L'étude présente en pages 530 et suivantes une analyse des effets du projet sur l'activité agricole. Le projet s'implante sur une surface voisine de 27 ha de terres cultivées. L'étude présente en page 532 une évaluation du niveau d'impact pour chacune des exploitations. Les effets du projet sont de nature variable (effets de coupure, emprise sur bâtiment, allongement de parcours, coupure de réseaux). Deux exploitations sont principalement impactées du fait de la coupure de leur structure, nécessitant une réorganisation générale.

L'étude précise que l'Agglomération d'Agen a mené une politique d'acquisition bien plus large que celle de l'emprise et a indemnisé les exploitants de manière importante. Elle indique que les surfaces disponibles après travaux pourront être remises à disposition. Elle précise également que d'autres actions pourront être menées telles que la reconfiguration parcellaire ou la relocalisation des exploitants. L'étude précise en page 610 qu'aucun aménagement foncier agricole et forestier (AFAF) n'est envisagé à ce stade, et évoque en page 537 la mise en place de compensations foncières.

Les différentes mesures sont cependant présentées, pour la plupart, sous forme de propositions sans engagement ferme de la collectivité et restent peu précises, aucun élément quantitatif n'étant donné notamment sur les compensations foncières. L'étude conclut en page 537 à un impact résiduel non significatif, sans présenter les éléments quantifiés permettant de le démontrer, notamment pour les deux exploitations les plus touchées. L'étude mériterait également de préciser les modalités de rétablissements des parcelles agricoles. **D'une manière générale, l'analyse des effets du projet et la présentation des mesures concernant l'agriculture ne sont pas satisfaisantes. Des compléments de précisions sont sollicités sur cette thématique permettant de garantir la pérennité des exploitations agricoles impactées par le projet.**

Déplacements

Le dossier intègre en pages 539 et suivantes une modélisation de trafic visant à quantifier le niveau de trafic sur les différentes voiries du secteur à l'horizon 2025 et 2045, en prenant en compte les projets structurants envisagés sur le territoire (Technopole Agen Garonne, nouvel échangeur d'Agen ouest, Ligne à Grande vitesse Bordeaux-Toulouse et nouvelle gare).

La modélisation montre que le nouveau pont de Camélat attirera environ 10 600 véhicules par jour en 2025 (12 000 véhicules en 2045), avec une proportion de poids lourds évaluée à 4%. Elle montre également qu'avec l'introduction du nouveau pont, le trafic sur les deux ponts existants permettant de franchir la Garonne diminue de 10% sur le Pont de Beauregard (8% à l'horizon 2045) et de 15 % sur le Pont de Pierre (17 % à l'horizon 2045). Le projet contribue également à diminuer le trafic de 13% sur la voie sur berges au niveau d'Agen (15% à l'horizon 2045). L'introduction du Pont de Camélat permet également une réduction d'environ 10 minutes de temps de trajet entre le nord d'Agen et le nouvel échangeur d'Agen ouest. **Ces points appellent des observations dans la partie relative à la justification des choix.**

Nuisances (bruit et qualité de l'air)

L'étude intègre une étude acoustique permettant d'estimer les incidences sonores du projet. Cette étude met en évidence des dépassements des seuils réglementaires pour deux habitations (cf page 557), conduisant le porteur de projet à mettre en place des merlons de 2 m de hauteur sur 160 m et 95 m. **Des mesures en phase exploitation mériteraient d'être prévues dans le projet afin de confirmer le respect des seuils réglementaires. Il y aurait également lieu de confirmer que ces merlons ont bien été intégrés dans la modélisation hydraulique du projet (prise en compte du risque inondation) et dans les études paysagères (l'opportunité d'alternatives de type écran acoustique aurait également pu être étudiée)..**

Concernant plus particulièrement la qualité de l'air, il apparaît que la réalisation du projet contribue globalement à augmenter les émissions de polluants (de l'ordre de 4%), mais permet d'améliorer la qualité de l'air de plusieurs zones habitées, en reportant la circulation routière de la rive droite vers le nouvel aménagement. La réalisation du projet contribue également à augmenter de l'ordre de 2% les émissions de dioxyde de carbone du réseau routier. **Ces points appellent des observations dans la partie relative à la justification du projet.**

Effets cumulés et prise en compte du projet dans le PLUi

L'étude intègre une analyse **des effets cumulés**, notamment avec les autres projets structurants du territoire. L'étude comprend notamment une analyse des effets cumulés en matière hydraulique avec le projet de liaison intergare (insubmersible avec remblais et viaducs). L'étude met en évidence un fort impact cumulé des 2 projets sur l'agriculture.

Concernant **l'urbanisme**, la mise en compatibilité du PLUi porte :

- sur le déclassement d'un EBC (Espace Boisé Classé) sur une surface de 286 m², permettant le rétablissement de l'accès agricole du Rieumont;
- le redimensionnement de l'Emplacement Réservé d'ores et déjà inscrit dans le PLUi pour le projet, qui passe de 352 246 m² à 407 272 m²,
- l'élargissement du zonage UE réservé aux infrastructures routières à l'échelle du territoire pour y intégrer le projet (élargissement d'environ 28,3 ha, dont 8,2 ha sur des zones N, et 19,5 ha sur des zones agricoles).

Le détail des modifications figure dans le dossier de mise en compatibilité du PLUi. La MRAe note toutefois une grande différence entre la surface de la nouvelle zone UE (emprise du projet à 28,3 ha comme présenté en page 22 du dossier de mise en compatibilité) et la surface affichée en emplacement réservés (40 ha). **Des compléments d'explications sont attendus sur ce point.**

Sur les 28,3 ha supplémentaires classés en zone UE (qui s'élevait avant mise en compatibilité à 335,9 ha), seuls des projets en lien avec les infrastructures de transport sont autorisés. Les incidences potentielles sur l'environnement de la mise en compatibilité du document d'urbanisme sont dès lors relatives uniquement aux incidences liées à la réalisation du projet, qui font l'objet d'une analyse et de mesures d'évitement, de réduction et de compensation présentées dans l'étude d'impact.

Le dossier fait apparaître au titre de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du document d'urbanisme (cf. page 528 de l'étude d'impact) la faible perte relative des zonages A et N affectés, à l'échelle du PLUi (moins de 0,1%). Il met également en évidence le parti retenu pour les secteurs de compensation : les secteurs de compensation "in situ" (compris dans les 28,3 ha de zonage Ue) semblent en première instance zonés en UE. Les autres secteurs de compensation restent classés selon leur zonage initial. **La MRAe estime que les secteurs de compensation devraient bénéficier de zonages spécifiques garantissant leur préservation dans le temps.**

Par ailleurs, la réalisation du projet nécessite ainsi qu'indiqué plus haut, le déclassement d'une surface de 286 m² d'EBC. **Une analyse spécifique du zonage (avant/après déclassement), d'apprécier les incidences environnementales de ce déclassement, et de justifier l'absence d'alternatives évitant le déclassement de l'EBC.**

II.4 Présentation et justification du projet d'aménagement

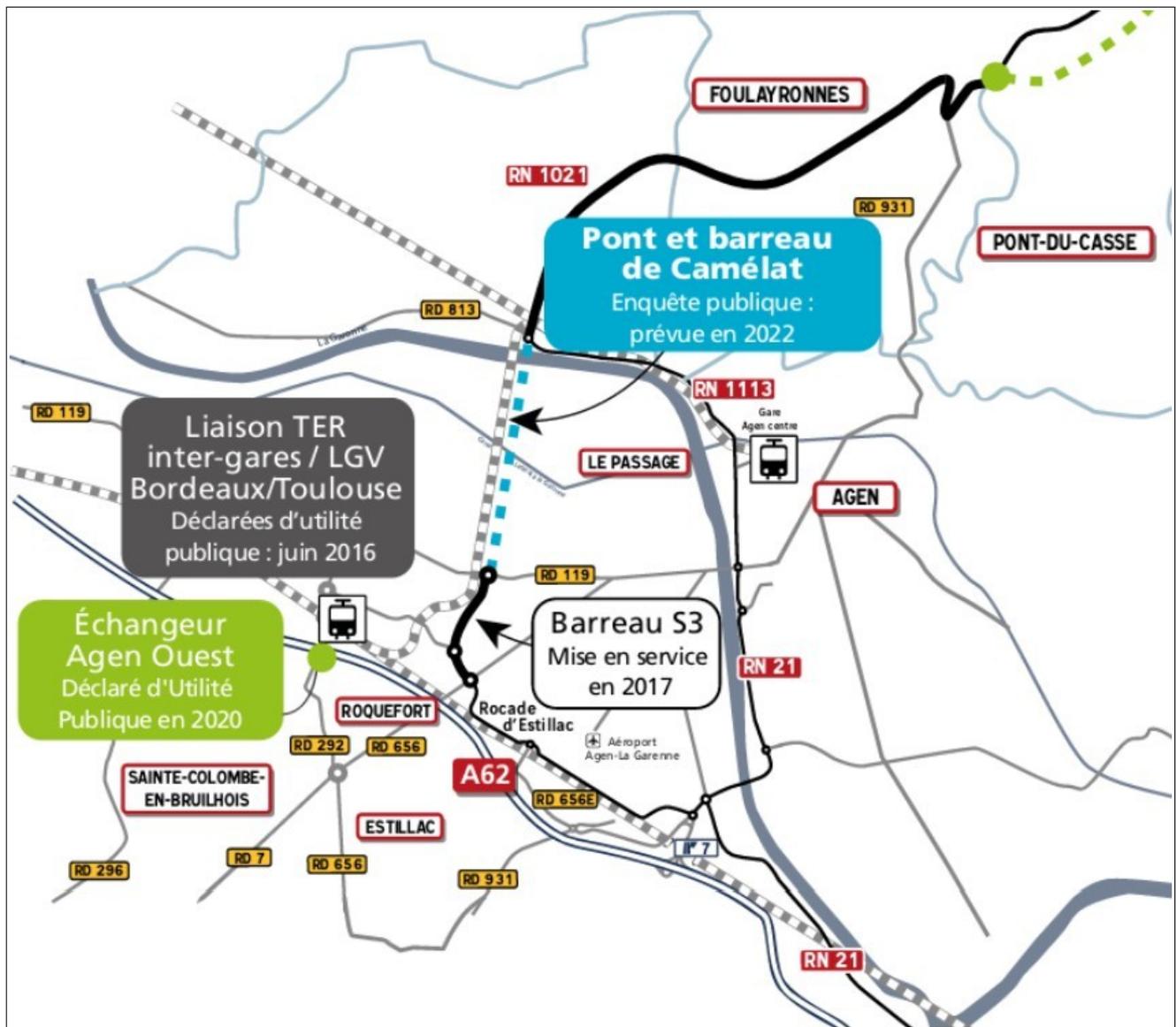
L'étude d'impact intègre en pages 310 et suivantes une présentation des principales solutions de substitution ainsi que les raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu. Il apparaît ainsi que le projet s'inscrit dans le développement de l'ouest d'Agen, en lien avec plusieurs projets structurants (Ligne LGV, nouvel échangeur, réalisation de barreau de raccordement).

L'étude d'impact rappelle également (notamment en page 317), les variantes de tracé initialement analysées en 2009 par le Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement (CETE) du Sud Ouest (cf. analyse de l'état initial de l'environnement).

L'analyse de l'état initial de l'environnement a mis en évidence le risque inondation comme un **enjeu majeur**, conduisant à la mise en oeuvre de différentes modélisations (profil submersible, non submersible, tracé éloigné ou proche de la liaison inter-gare). Il ressort que la solution d'un projet submersible, avec un tracé proche de la liaison inter-gare a été privilégiée pour réduire les incidences cumulées des deux projets, notamment sur l'agriculture. L'étude précise que le caractère submersible du barreau de Camélat n'est pas pénalisant compte tenu de la configuration du giratoire de raccordement avec la RN21, actuellement inondable.

En termes de **trafic**, ainsi qu'indiqué plus haut les études mettent en évidence que le nouveau pont de Camélat permet d'attirer environ 10 600 véhicules par jour en 2025, permettant de réduire la circulation de 10 % sur le pont de Beauregard et de 15 % sur le pont de Pierre. Le trafic sur les voies sur berges diminue de 13 %.

La MRAe note que le projet contribue à alléger le trafic sur les ponts et les voies sur berge, mais toutefois de manière limitée (entre 10% et 15%). Elle s'interroge sur les effets potentiels en termes d'augmentation globale du trafic du projet global tel qu'il est conçu, et donc sur le solutionnement de la congestion dans le temps de ces différentes voiries.



Extrait étude d'impact page 311

Il apparaît par ailleurs que la réalisation du projet est de nature à favoriser l'usage de la voiture individuelle, et présente un bilan global négatif à l'horizon 2045 en terme de qualité de l'air (augmentation des émissions polluantes de l'ordre de 4%) et d'émissions de gaz à effet de serre (+2%).

La MRAe estime nécessaire de préciser la manière dont le présent projet s'articule avec le le PLUi valant plan de déplacement urbain de l'Agglomération d'Agen, et d'analyser les potentialités d'alternatives (actions visant au développement des transports en commun, et des modes doux notamment) visant à réduire le trafic automobile sur les voiries concernées.

Il convient également de rappeler que l'Agglomération d'Agen s'est engagée dans l'élaboration d'un **Plan Climat Air Energie Territorial**⁷, qui définit des objectifs stratégiques et opérationnels permettant d'atténuer le changement climatique et propose un programme d'actions visant notamment à limiter les émissions de gaz à effet de serre et d'anticiper les impacts du changement climatique. En l'occurrence, sur son site internet⁸, l'Agglomération d'Agen indique qu'elle vise à atténuer / réduire les émissions de gaz à effet de serre, dans une perspective de division par 4 des émissions d'ici 2050. **Il conviendrait pour la collectivité de préciser la manière dont ce projet routier s'inscrit en cohérence avec la stratégie territoriale et les actions du Plan Climat Air Energie Territoriale en cours de réflexion.**

7 https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000039785231/

8 <https://www.agglo-agen.net/vie-quotidienne/environnement/developpement-durable/plan-climat-energie-territorial-567.html>

La MRAe rappelle à cet égard que le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) de la Région Nouvelle Aquitaine, approuvé le 27 mars 2020, fixe un objectif de réduction d'émissions de gaz à effet de serre à -45 % en 2030, et à -75 % en 2050 par rapport à la situation de 2010⁹.

III – Synthèse des points principaux de l'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale

Le projet objet de l'étude d'impact porte sur la réalisation du barreau routier de Camélat à l'ouest d'Agen, franchissant la Garonne dans sa partie nord. La mise en oeuvre du projet nécessite également une procédure de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) de l'Agglomération d'Agen, soumise à évaluation environnementale.

En application de l'article R122-27 du Code de l'Environnement, le maître d'ouvrage a fait le choix de mettre en oeuvre une procédure d'évaluation environnementale commune, donnant lieu à l'établissement d'une étude d'impact tenant lieu de rapport sur les incidences environnementales de la mise en compatibilité du document d'urbanisme.

L'analyse de l'état initial de l'environnement permet de faire ressortir les principaux enjeux environnementaux du site d'implantation portant sur l'agriculture, les déplacements, la faune, les zones humides, le paysage et le risque inondation du secteur d'implantation.

Le projet s'implante sur une emprise de 28,3 ha, sur des espaces (zones N et A) principalement dédiées aux activités agricoles.

L'analyse des incidences et la présentation des mesures d'évitement, de réduction, et de compensation réalisée dans le cadre de l'étude d'impact appellent des demandes de précision, portant notamment sur le milieu naturel (approfondissement des connectivités concernant les espaces de compensation), le paysage et l'agriculture (fortement impactée à terme dans le secteur d'étude).

Il apparaît également que la réalisation du projet est de nature à favoriser l'usage de la voiture individuelle et présente un bilan global négatif à l'horizon 2045 en terme de qualité de l'air (augmentation des émissions polluantes de l'ordre de 4%) et d'émissions de gaz à effet de serre (2%). Ces conséquences ne sont pas analysées dans l'évaluation environnementale de la MECDU du Plui qui vaut plan de déplacement urbain.

La MRAe estime que ces perspectives sont préoccupantes et sont en tout état de cause à justifier vis à vis des objectifs du SRADDET.

Il conviendrait ainsi pour la collectivité de préciser la manière dont le présent projet s'articule avec le PLUi valant plan de déplacement urbain de l'Agglomération d'Agen, et d'analyser les alternatives potentielles visant à réduire le trafic automobile sur les ponts existants et les voies sur berges. Il convient également de préciser la manière dont le projet s'inscrit dans la stratégie territoriale et les actions du Plan Climat Air Energie Territorial en cours de réflexion qui vise notamment à réduire les émissions de gaz à effet de serre du territoire, dans une perspective de division par quatre des émissions d'ici 2050.

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 17 septembre 2021

Pour la MRAe Nouvelle-Aquitaine
Le président de la MRAe

Signé

Hugues AYPHASSORHO

9 <https://www.observatoire-climat-energie.fr/regions/nouvelle-aquitaine/emissions-de-gaz-a-effet-de-serre/>