



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

**Avis délibéré de la mission régionale d'autorité environnementale
sur le projet d'aménagement de la route départementale RD 99
par le Département du Puy-de-Dôme
sur les communes de Saint-Pardoux et Blot-l'Église (63)**

Avis n° 2024-ARA-AP-1686

Avis délibéré le 25 avril 2024

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Auvergne-Rhône-Alpes de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (Igedd), a décidé dans sa réunion collégiale du 9 avril 2024 que l'avis sur le projet d'aménagement de la route départementale RD 99 sur la commune de Saint-Pardoux et Blot-l'Église (63) serait délibéré collégalement par voie électronique entre le 22 et le 25 avril 2024.

Ont délibéré : Pierre Baena, François Duval, Marc Ezerzer, Jeanne Garric, Igor Kisseleff, Yves Majchrzak, Muriel Preux, Catherine Rivoallon-Pustoc'h, Benoît Thomé et Véronique Wormser.

En application du règlement intérieur de la MRAe en date du 13 octobre 2020, chacun des membres délibérants cités 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.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie le 5 mars 2024, par les autorités compétentes pour délivrer l'autorisation du projet, pour avis au titre de l'autorité environnementale.

Conformément aux dispositions du II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, l'avis doit être fourni dans le délai de deux mois.

Conformément aux dispositions du même code, les services de la préfecture du Puy-de-Dôme, au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement, et l'agence régionale de santé ont été consultés et ont transmis leur contribution en dates respectivement du 18 mars et du 9 avril 2024.

La Dreal a préparé et mis en forme toutes les informations nécessaires pour que la MRAe puisse rendre son avis. Sur la base de ces travaux préparatoires, et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, l'autorité environnementale doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. L'avis n'est donc ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent.

Le présent avis est publié sur le site internet des MRAe. Conformément à l'article R. 123-8 du code de l'environnement, il devra être inséré dans le dossier du projet soumis à enquête publique ou à une autre procédure de consultation du public prévue par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Conformément à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public 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.

Synthèse

La RD 99, qui relie, via la RD 16, le bourg de Blot-l'Église à la RD 2144, supporte en moyenne journalière annuelle un trafic de 398 véhicules dont 24 % de poids-lourds et présente une largeur inférieure à 6,00 m, ce qui rend le croisement de deux poids-lourds impossible.

Le projet consiste en l'aménagement de la RD 99, sur un tronçon de 2,6 km en vue de l'amélioration du profil en travers, de l'adaptation du tracé en plan et de la sécurisation des carrefours.

Le projet a été soumis à évaluation environnementale après examen au cas par cas par la décision référencée 2020-ARA-KKP-2438 du 9 juin 2022.

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux environnementaux du territoire et du projet sont :

- la biodiversité, le projet se situant à proximité de périmètres d'inventaire ou de protection de la biodiversité, de zones humides et nécessitant un défrichement,
- le paysage,
- les nuisances pour les riverains et usagers (trafic, sécurité, bruit).

L'étude d'impact comprend les éléments prévus par l'article R.122-5 du code de l'environnement, et traite des thématiques environnementales attendues.

Cependant, l'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par un engagement du maître d'ouvrage à compenser la zone humide détruite par le projet, par la restauration d'une zone humide de superficie et de fonctionnalités *a minima* équivalentes. Le dossier prévoit des mesures d'évitement et de réduction mais ne décrit ni les mesures de compensation et leur plan de gestion, ni comment les résultats du suivi seront compilés et analysés, à une fréquence adaptée aux enjeux en présence, afin de permettre, si nécessaire, d'ajuster les mesures de réduction et de compensation, ce qui doit être complété.

L'Autorité environnementale recommande en outre, au vu des manques du dossier :

- de préciser le trafic et la part de poids-lourds sur la RD 16 dans la traversée du hameau des Lamis après aménagement ;
- d'indiquer sur quoi repose l'hypothèse d'augmentation de 20 % du trafic sur la RD 99 à l'horizon 2044 en précisant la part des flux engendrés par l'activité actuelle et future de la carrière du Puy Serge ;
- de rehausser le niveau d'enjeu lié à l'augmentation du trafic induit par le projet, notamment sur les flux de pollution, de gaz à effet de serre et les consommations énergétiques, d'en évaluer les incidences et de présenter les mesures prises pour y remédier.

L'ensemble des recommandations de l'Autorité environnementale est présenté dans l'avis détaillé.

Avis

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1. Contexte du projet et présentation du territoire

Les routes départementales (RD) 16 et 99 relient le bourg de Blot-l'Église à la RD 2144¹, sur la commune de Saint-Pardoux, au nord-ouest du département du Puy-de-Dôme. La RD 99 supporte en moyenne journalière annuelle un trafic de 398 véhicules dont 24 % de poids-lourds et la RD 16 de 643 véhicules dont presque 26 % de poids-lourds. La RD 99 présente une largeur inférieure à 6,00 m, ce qui rend le croisement de deux poids-lourds impossible. Elle est quasiment dépourvue d'accotements et est longée de fossés parfois profonds.

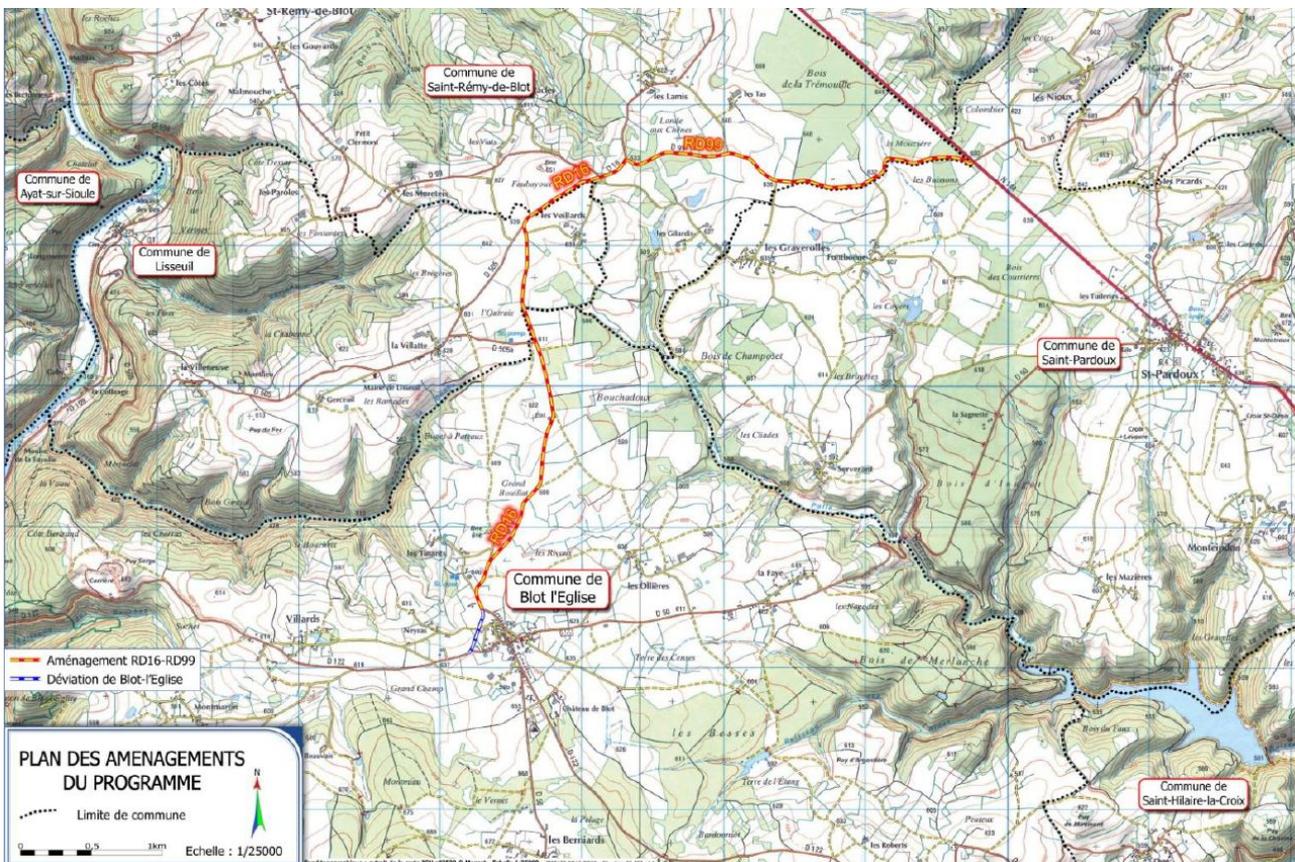


Illustration 1: Plan de situation du projet. Source : étude d'impact

1.2. Présentation du projet

Le projet consiste en l'aménagement de la RD 99, sur un tronçon de 2,6 km, depuis Saint-Rémy-de-Blot (carrefour avec la RD 16) jusqu'à Saint-Pardoux (carrefour avec la RD 2144). Les travaux porteront sur :

- l'amélioration du profil en travers, par élargissement des accotements à 1,50 m et de la chaussée à 6,00 m, et par la création de fossés pour l'assainissement pluvial,
- l'adaptation du tracé en plan en augmentant le rayon des courbes,
- la sécurisation des carrefours (voir illustrations 2 et 3 ci-après).

1 Ex RN 144, reliant Riom (63) et Bourges (18), axe routier important.

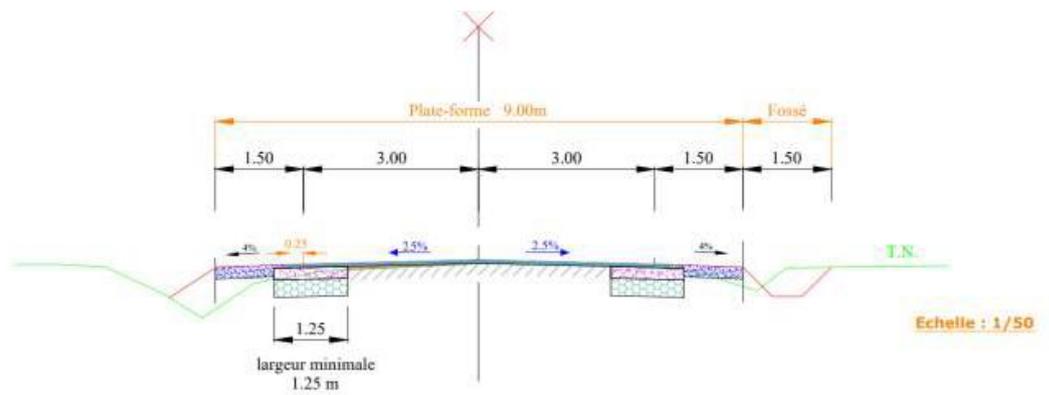


Figure 2 : Détail de la poutre de rive

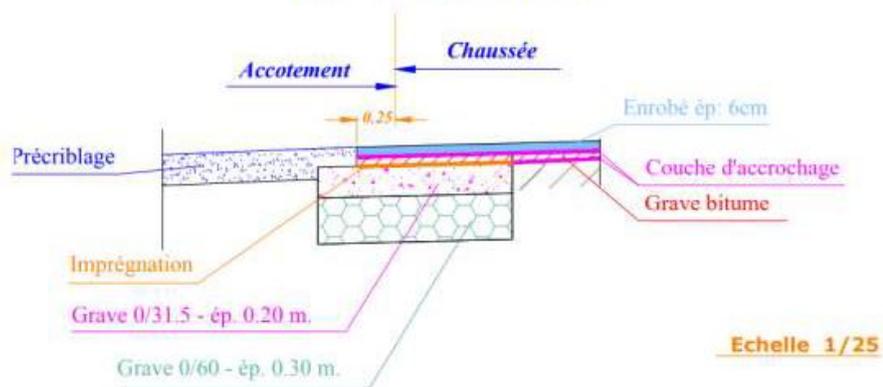


Illustration 2: profil en travers type du projet. Source : dossier

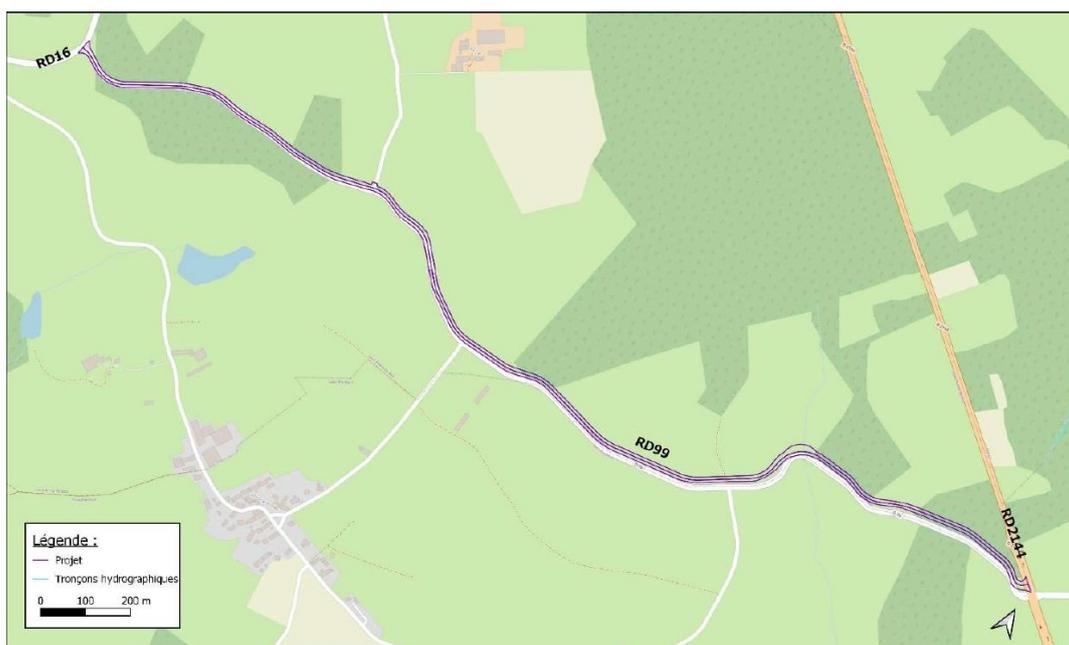


Illustration 3: Carte du linéaire réaménagé. Source : dossier.

1.3. Procédures relatives au projet

Le projet a été soumis à évaluation environnementale après examen au cas par cas par la [décision référencée 2020-ARA-KKP-2438 du 9 juin 2022](#).

1.4. Principaux enjeux environnementaux

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux du territoire et du projet sont :

- la biodiversité, le projet se situant à proximité de périmètres d'inventaire ou de protection de la biodiversité, de zones humides et nécessitant un défrichage,
- le paysage,
- les nuisances pour les riverains et usagers (trafic, sécurité, bruit).

2. Analyse de l'étude d'impact

2.1. Observations générales

L'étude d'impact est de qualité. Elle comprend les éléments prévus par l'article R.122-5 du code de l'environnement, et aborde les thématiques environnementales attendues. Les prospections de terrain ont été menées entre juillet 2022 et juin 2023 par quatre experts naturalistes. La période d'inventaire de terrain montre un effort de prospection important (onze sessions sur huit dates) et ciblé sur les périodes les plus propices pour chaque compartiment biologique. En revanche elle présente des lacunes développées ci-après.

2.2. Alternatives examinées et justification des choix retenus au regard des objectifs de protection de l'environnement

Le dossier expose que les objectifs du projet « *découlent des études et décisions antérieures et notamment de l'analyse par les services du département du Puy-de-Dôme des conditions de report de trafic après l'aménagement de la liaison RD 99* » afin notamment de sécuriser les croisements entre poids-lourds et entre poids-lourds et véhicules légers et de sécuriser l'accès aux accotements.

De plus, après analyse des enjeux environnementaux, le projet a été adapté afin de réduire son impact :

- abandon de l'aménagement de la RD 16²,
- limitation de l'emprise au strict nécessaire,
- réutilisation de la chaussée et des ouvrages existants.

Ce choix n'appelle pas d'observation de la part de l'Autorité environnementale si ce n'est qu'aucune mention n'est faite d'un lien éventuel avec l'activité de la carrière (SBC Granulats) située sur la commune et à l'origine au moins d'une partie du trafic de poids-lourds, qu'il convient de caractériser explicitement.

2 Le projet soumis à évaluation environnementale par la décision suscitée portait initialement sur les RD 99 et 16 pour un linéaire total de 6,6 km (contre 2,6 km pour le projet actualisé).

2.3. État initial de l'environnement, incidences du projet sur l'environnement et mesures ERC

2.3.1. Milieux naturels et biodiversité

Le projet se situe en bordure du site Natura 2000 (zone de protection spéciale ou ZPS) et de la Znieff³ de type 2 « Gorges de la Sioule », et à proximité du site Natura 2000 (zone spéciale de conservation ou ZSC) « Gorges de la Sioule » (à 2,9 km) et de deux Znieff de type 1 (à 1,4 et 2,6 km),

Les habitats présents ont été cartographiés page 45 de l'étude d'impact. 1,01 hectare d'habitat naturel seront détruits par le projet dont 1 998 m² de chênaies et 2 300 ml de haies. En ce qui concerne la flore, parmi les 144 taxons identifiés, une seule espèce patrimoniale a été recensée, le Mélanpyre sylvatique, et une espèce exotique envahissante a été observée, le Sénéçon du Cap.

Quatre habitats de zones humides ont été identifiés. Les végétations des fossés, des fourrés mésohygrophiles et des mares restent très relictuelles et présentent donc un état de conservation dégradé.

En ce qui concerne l'avifaune, 25 espèces ont été recensées, dont sept patrimoniales. En ce qui concerne les chiroptères, le site offrant des potentialités de gîtes arboricoles très limitées, le cortège est peu diversifié, avec une fréquentation ponctuelle. En ce qui concerne l'herpétofaune⁴, quatre espèces, en faibles effectifs, ont été identifiées (Grenouille agile, Triton palmé, Salamandre tachetée et Grenouille verte), ainsi que de nombreux lézards (des murailles et à deux raies) le long des haies et lisières boisées en bord de voirie.

Le dossier conclut à une absence d'incidences sur les sites Natura 2000, les zones concernées par le projet étant sans lien fonctionnel notable avec ces derniers.

Les principales mesures de réduction portent sur :

- le balisage et la mise en défens des zones à enjeux,
- l'adaptation du calendrier des travaux,
- le contrôle de la dissémination des plantes exotiques envahissantes,
- la réalisation d'une pêche de sauvegarde des amphibiens,
- la création d'une nouvelle mare de 100 m² à vocation écologique, au nord de l'ouvrage, à proximité de la mare comblée et d'une autre mare à vocation agricole, côté sud, avec dispositif d'abreuvement protégeant les berges, ainsi que le creusement de cinq ornières, qui constitue plutôt une mesure de compensation ou d'accompagnement,
- la création d'abris pour la petite faune,
- la plantation d'environ 2 500 ml de haies bocagères arbustives (hauteur moyenne 2 m) ponctuées d'arbres isolés et le renforcement des haies existantes, qui constitue aussi plutôt une mesure de compensation ou d'accompagnement,
- la remise en état et renaturation des zones dégradées par les travaux,
- l'amélioration de la fonctionnalité écologique d'un ouvrage hydraulique (remplacement d'une buse par un ouvrage plus large permettant le passage de la petite et moyenne faune),
- la mise en œuvre d'un dispositif de piégeage des matières en suspension lors des travaux sur l'ouvrage hydraulique,
- la restauration d'une zone humide autour de la mare à vocation écologique, impliquant la création d'une prairie humide de 650 m² qui constitue une mesure de compensation.

3 [Zone d'intérêt écologique faunistique et floristique.](#)

4 Désigne les reptiles et les amphibiens.

Le dossier expose que l'absence d'impacts résiduels significatifs après l'application des mesures "d'évitement et de réduction" ne nécessite pas de mesures de compensation.

L'Autorité environnementale observe toutefois qu'au moins une mesure, celle de restauration de 650 m² de zone humide (pour 775 m² détruits) est une mesure de compensation (et non de réduction). Sa superficie n'est toutefois pas suffisante, d'autant que celle qui est affichée inclut la surface de la mare⁵, et contrevient à la disposition 8B-1 du Sdage Loire-Bretagne 2022-2027 qui prévoit qu'une zone humide soit compensée par une surface équivalente présentant les mêmes fonctionnalités et la même qualité de biodiversité.

L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier avec l'engagement du maître d'ouvrage à compenser la zone humide détruite par la restauration d'une zone humide de superficie, de fonctionnalités et de qualité de biodiversité a minima équivalentes.

2.3.2. Paysage

Le dossier expose que « *l'aménagement ne modifie que très peu le tracé actuel emprunté, la perception du paysage et de la route seront donc peu modifiées. L'impact du projet sur le paysage est très faible* ». Ce constat n'appelle pas d'observation de la part de l'Autorité environnementale.

2.3.3. Nuisances pour les riverains et usagers (trafic, sécurité, bruit)

Le projet présenté évitant *in fine* le hameau des Lamis et *a priori* déviant par conséquent une partie du trafic, les nuisances induites par le trafic de poids-lourds en provenance de la carrière seront largement réduites d'après le dossier. Le projet améliorerait donc la situation concernant les nuisances dans le hameau des Lamis mais l'étude d'impact ne chiffre pas quantitativement cette amélioration.

La largeur de 6 m permettra un croisement aisé des poids-lourds, la rectification d'un virage au rayon très prononcé et les accotements stabilisés concourront à réduire les risques de (et en cas de) sortie de route.

L'impact sur la sécurité des usagers de la route est positif dès lors que la vitesse des véhicules ne s'en trouvera pas accrue, ce qui serait à documenter.

2.3.4. Conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation, les coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité, les consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, et les hypothèses de trafic.

Le dossier expose que le projet consistant en l'aménagement d'un itinéraire existant sur un faible linéaire, en zone rurale, les conséquences prévisibles du projet sur l'urbanisation, les flux de pollution et les consommations énergétiques, ainsi que le trafic seront négligeables.

En ce qui concerne les hypothèses de trafic, le dossier prévoit 500 véhicules/jour sur la RD 99 à l'horizon 2044, soit une augmentation de 20 % par rapport au flux actuel. Cette hypothèse d'augmentation du trafic ne peut être considérée comme négligeable. Quand bien même elle serait liée à l'augmentation du flux entrant et sortant de la carrière du Puy Serge, ses incidences seraient à évaluer et des mesures pour y remédier à présenter dans la présente étude d'impact.

L'Autorité environnementale recommande au pétitionnaire :

- de préciser le trafic et la part de poids-lourds sur la RD 16 dans la traversée du hameau des Lamis après aménagement ;

⁵ Une mare n'est pas une zone humide au sens du IV de l'article R.211-108 du code de l'environnement.

- d'indiquer sur quoi repose l'hypothèse d'augmentation de 20 % du trafic sur la RD 99 à l'horizon 2044 en précisant la part de poids lourds et la part des flux engendrés par l'activité actuelle et future de la carrière du Puy Serge ;
- de rehausser le niveau d'enjeu lié à l'augmentation du trafic induit par le projet, notamment sur les flux de pollution, de gaz à effet de serre et les consommations énergétiques, d'en évaluer les incidences et de présenter les mesures prises pour y remédier.

2.4. Dispositif de suivi des mesures et de leur efficacité

Le dossier prévoit un suivi environnemental du chantier, ainsi qu'un suivi des plantations et aménagements écologiques sans en préciser la fréquence.

Le dossier ne précise pas non plus dans quel cadre et à quelle fréquence le maître d'ouvrage analysera l'ensemble des données recueillies et reverra, en cas d'écart par rapport aux résultats attendus, les mesures mises en œuvre, ni comment il en informera le public.

L'Autorité environnementale recommande au maître d'ouvrage de décrire le dispositif mis en place pour analyser l'ensemble des données de suivi, en particulier en matière de nuisance sonore, et réajuster les mesures de réduction si nécessaire.