

RD99 ET RD16

ELARGISSEMENT DE LA RD99 ET DE LA RD16

SECTION CARREFOUR DE LA RD16 – CARREFOUR DE LA RD2144

SECTION ENTRE LA DEVIATION DE BLOT-L'ÉGLISE ET LE CARREFOUR DE LA RD99

DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

PIECE J – MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE



SUIVI DU DOCUMENT :
01221669-0121-AUT ME-1-7

Indice	Établi par :	Approuvé par :	Le :	Objet de la révision :
A	S DUBOS	S DUBOS	24/05/2024	Établissement du dossier



SOMMAIRE

1. INTRODUCTION	3
2. JUSTIFICATION DU PROJET	4
2.1. EXTRAIT DE L'AVIS DE LA MRAE.....	4
2.2. PRECISIONS QUANT A LA MESURE MISE EN ŒUVRE.....	4
3. ZONES HUMIDES	4
3.1. EXTRAIT DE L'AVIS DE LA MRAE.....	4
3.2. PRECISIONS QUANT A LA MESURE MISE EN ŒUVRE.....	4
3.3. COMPLEMENTS A APPORTER	6
4. NUISANCE POUR LES RIVERAINS ET LES USAGERS	6
4.1. EXTRAIT DE L'AVIS DE LA MRAE.....	6
4.2. PRECISIONS QUANT AUX VITESSES PRATIQUEES	6
5. RECOMMANDATIONS RELATIVES AU TRAFIC	7
5.1. EXTRAIT DE L'AVIS DE LA MRAE.....	7
5.2. PRECISIONS QUANT AU TRAFIC RESIDUEL SUR LA RD16 AUX LAMIS	7
5.3. EXPLICATION DES HYPOTHESES DE CROISSANCE RETENUES	7
5.4. EVALUATION DES INCIDENCES SUR LA QUALITE DE L'AIR	7
6. DISPOSITIF DE SUIVI DES MESURES ET DE LEUR EFFICACITE	7
6.1. EXTRAIT DE L'AVIS DE LA MRAE.....	7
6.2. PRECISIONS QUANT AUX MESURES DE SUIVI	7

TABLE DES CARTES

Figure 1 : Surfaces d'implantation de la zone humide de compensation	5
Figure 2 : Principe de décapage de la zone humide de compensation	5
Figure 3 : projet d'aménagement de la zone humide de compensation	5

1. INTRODUCTION

Le projet d'aménagement de la liaison assurée par la RD16 et de la RD99 entre Blot-l'Église et la RD2144 est soumis à procédure réglementaire au titre des IOTA (Installation Ouvrage Travaux Aménagement) susceptibles d'avoir une incidence sur l'eau et les milieux aquatiques.

Dans le cadre de l'instruction au titre des articles L181-1 et suivants du code de l'environnement, l'autorité environnementale a été saisie pour avis par le préfet de département du Puy-de-Dôme.

La présente pièce J – Mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale fait suite à l'avis délibéré de la MRAE n°2024-ARA-AP-1686 du 25 avril 2024 dans le cadre de l'instruction du dossier.

L'objet du présent dossier est d'apporter les réponses du maître d'ouvrage aux demandes et recommandations énoncées dans l'avis.

2. JUSTIFICATION DU PROJET

2.1. EXTRAIT DE L'AVIS DE LA MRAE

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.

2.2. PRECISIONS QUANT A LA MESURE MISE EN ŒUVRE

Le projet d'aménagement de la RD99 consiste à améliorer les conditions de circulations sur la voie actuellement très étroite en élargissant la plateforme et en augmentant le rayon d'un virage actuellement trop contraint. Cet aménagement permettra ainsi d'offrir des caractéristiques suffisantes pour le croisement des véhicules sur cette voie entre le carrefour de la RD99 avec la RD16 et jusqu'à la jonction avec la RD2144.

La possibilité de croisement offerte aux poids lourds permettra de supprimer le sens de circulation imposé actuellement aux poids lourds, et notamment aux camions de transport de matériaux issus de la carrière existante à l'ouest de Blot-l'Eglise.

La desserte de la carrière bénéficiera donc de l'amélioration des conditions de circulation depuis et vers la RD2144, axe structurant du nord du département.

Ce trafic est actuellement a été mesuré en 2022 à 400 véh/j au total sur la RD99 dont 25% de poids lourds soit environ 100 poids lourds par jour, concentrés sur les jours ouvrés. Le trafic lié à la carrière représente la quasi-totalité du trafic de poids lourds.

3. ZONES HUMIDES

3.1. EXTRAIT DE L'AVIS DE LA MRAE

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.

3.2. PRECISIONS QUANT A LA MESURE MISE EN ŒUVRE

Le projet comprend une mesure de restauration de zone humide en amont immédiat du futur tracé, dans l'emprise actuelle de la route existante.

R1 Restauration d'une zone humide au droit de l'ancienne emprise (R2.1q)

Contexte / Objectif de la mesure :

Cette mesure permettra de restaurer une prairie humide fonctionnelle et favorable à une grande diversité d'espèces (amphibiens, insectes...).

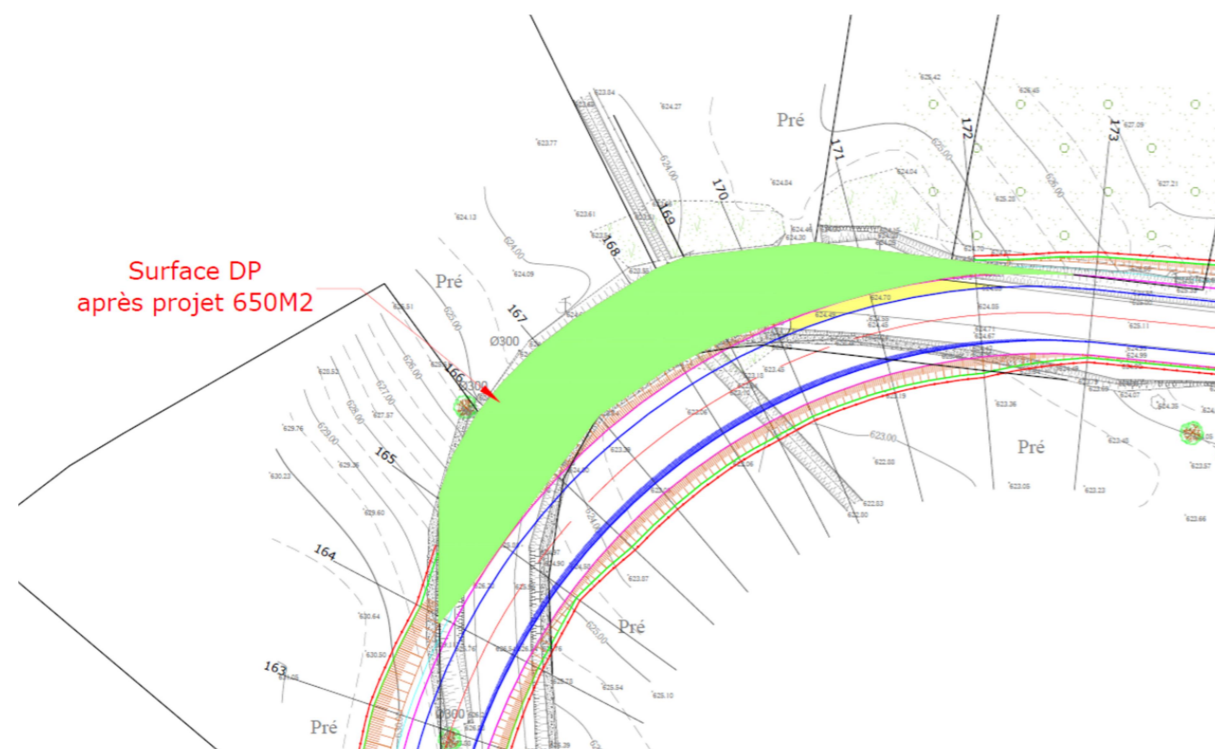
Habitats naturels et espèces ciblées

Toutes les espèces floristiques et faunistiques liées aux milieux aquatiques et humides présentes sur la zone d'aménagement et ses abords.

Descriptif de la mesure

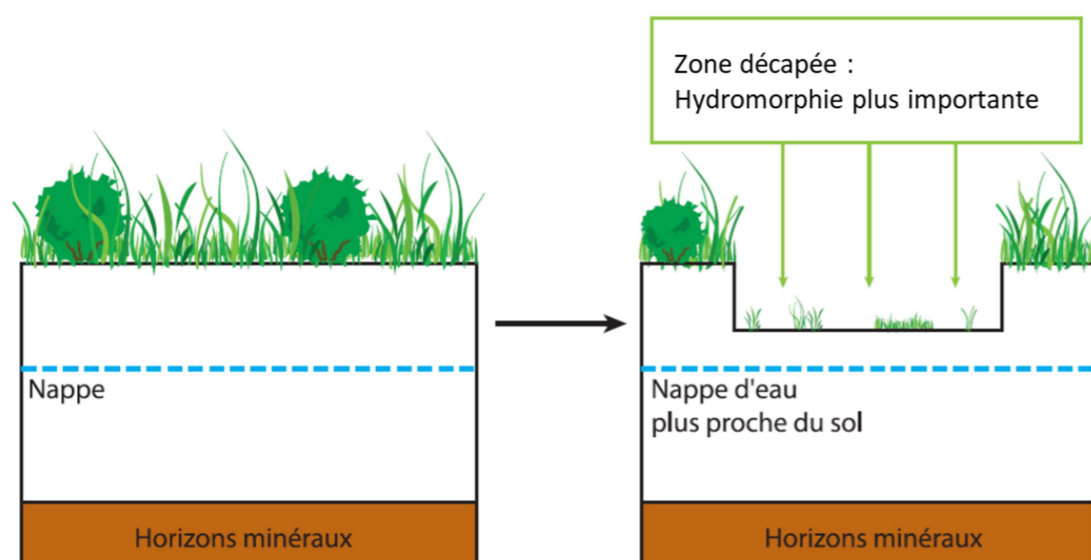
Au niveau de l'ancienne emprise, autour de la mare à vocation écologique, une prairie humide sera reconstituée en conservant un terrain topographiquement bas avec la mare en point bas. La surface totale de l'emprise disponible est de 650 m².

Figure 1 : Surfaces d'implantation de la zone humide de compensation



Pour retirer tous les matériaux d'apport de l'ancienne route et favoriser l'hydromorphie du sol, un décapage sera effectué sur environ 1 m. La topographie finale sera adoucie dans la continuité du milieu environnant pour assurer une bonne insertion paysagère. Un léger talus sera aménagé le long de la nouvelle RD afin de bloquer les écoulements et faciliter le remplissage de la mare et l'engorgement du sol au niveau de la zone humide.

Figure 2 : Principe de décapage de la zone humide de compensation



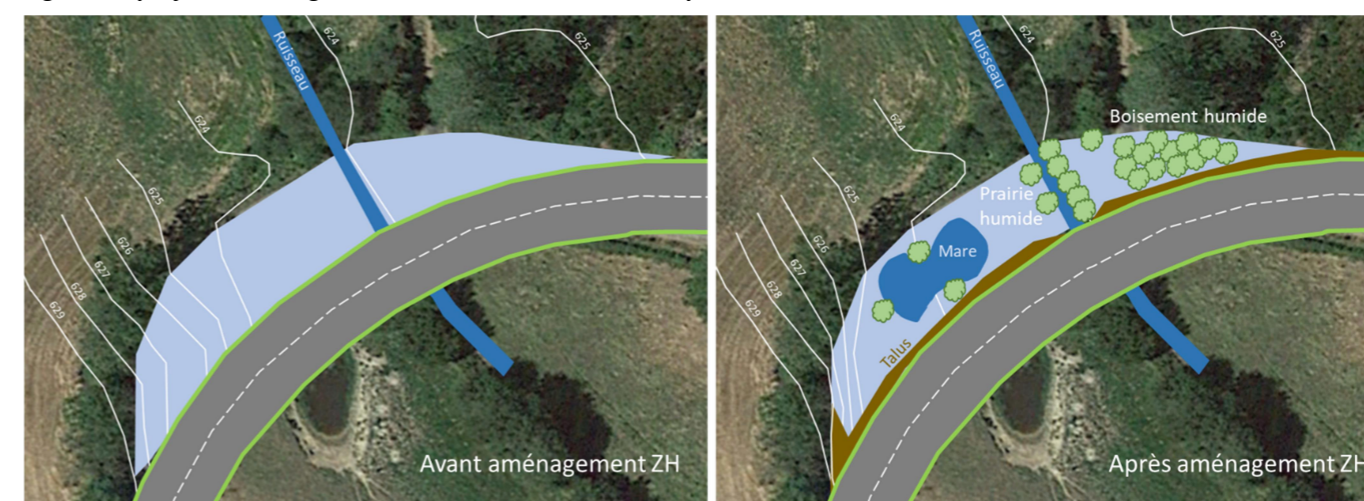
Après apport de terre végétale issue du terrassement de la nouvelle route au sud du secteur concerné sur environ 50 cm, un ensemencement type « prairie humide » sera réalisé en traditionnel, manuellement ou au semoir mécanique. Le semis sera réalisé sitôt les travaux de terrassements achevés, hors période de gel ou sur sol non ressuyé. Un mélange d'herbacées sera utilisé selon une composition du type suivant (Semences du Puy) :

Composition mélange Prairies humides :

Achillea ptarmica; Alopecurus pratensis; Angelica archangelica; Anthoxanthum odoratum; Caltha palustris; Carex pendula; Carum carvi; Deschampsia caespitosa; Epilobium hirsutum; Filipendula ulmaria; Geum urbanum; Hypericum tetrapterum; Iris pseudacorus; Juncus inflexus/glaucus; Leucanthemum vulgare; Lotus pendunculatus; Lycopus europaeus; Lysimachia vulgaris; Lythrum salicaria; Malva moschata; Mentha sylvestris/longifolia; Molina altissima/caerulea; Phalaris arundinacea; Plantago major; Poa palustris; Ranunculus acris; Silene flos-Cuculi; Stachys/Betonica officinalis; Valeriana officinalis

Quelques plants d'essences arbustives et arborées hygrophiles seront également installés afin de créer des habitats diversifiés (saulaie, ripisylve...) : *Salix spp., Alnus glutinosa, Fraxinus excelsior.*

Figure 3 : projet d'aménagement de la zone humide de compensation



L'entretien sera réalisé par fauche tardive annuelle (après septembre), permettant la floraison et la fructification des plantes, ce qui favorise la diversité floristique et faunistique.

Modalités de suivi

Suivi de la bonne réalisation avec compte-rendu durant les travaux et à la réception (voir S1) ; suivi de la reprise de la végétation sur 3 ans (inventaire floristique annuel en période favorable (printemps/été) ; suivi de l'entomofaune indicatrice des zones humides (odonates et orthoptères) sur 3 ans ; suivi des amphibiens dans la mare (voir S2).

Coût estimatif

10 000 € comprenant le terrassement, la remise en état, l'ensemencement de prairie humide et les plantations.

Intervenants

CD63, entreprises de travaux, écologues spécialisés (bureau d'études, association).

3.3. COMPLEMENTS A APPORTER

La mesure de compensation de l'impact décrite ci-avant porte sur une surface de 650 m² au total, y compris une mare dont la surface en eau doit être déduite de la compensation.

La mesure ne correspond donc que partiellement au besoin de compensation réel évalué à 775 m². Actuellement le département ne dispose pas d'emprises foncières suffisantes.

Le département s'engage à mettre en œuvre localement une compensation complémentaire sur une surface de l'ordre de 200 à 250 m² pour atteindre une compensation globale égale ou supérieure aux 775 m² impactés. Cela pourra être réalisé sur le même territoire dans le cadre de travaux à venir sur la RD16 notamment, sans qu'un calendrier soit défini à l'heure actuelle.

Les acquisitions foncières nécessaires à cette réalisation de mesure compensatoire pourront alors être intégrées au projet.

4. NUISANCE POUR LES RIVERAINS ET LES USAGERS

4.1. EXTRAIT DE L'AVIS DE LA MRAE

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.

4.2. PRECISIONS QUANT AUX VITESSES PRATIQUES

L'aménagement de la RD99 sera réalisé conformément au schéma directeur du département pour un réseau de catégorie C. Cette configuration classique dans le département n'est pas de nature à engendrer des augmentations notables de la vitesse dans la mesure où sur de telles voies, les poids lourds doivent en général réduire leur vitesse à 50 km/h environ pour se croiser dans de bonnes conditions.

En outre, hormis un virage traité spécifiquement, le profil sinueux de la voie sera maintenu et n'est pas de nature à favoriser des vitesses élevées.

Enfin, l'enfouissement des réseaux de télécommunication, permettant la suppression des supports existants, va dans le sens d'une amélioration de la sécurité des usagers.

5. RECOMMANDATIONS RELATIVES AU TRAFIC

5.1. EXTRAIT DE L'AVIS DE LA MRAE

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 ;

- 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.

5.2. PRECISIONS QUANT AU TRAFIC RESIDUEL SUR LA RD16 AUX LAMIS

Le trafic 2022 aux Lamis était de 470 véh/j dont 96 poids lourds soit 20%.

Il s'agira d'un trafic résiduel lié à la desserte locale et quelques poids lourds desservant le bassin de Saint-Eloy-les-Mines pour ce qui concerne les poids lourds, soit 20 à 30 poids lourds en première approche. Le trafic de véhicules légers ne devrait quant à lui pas être affecté.

5.3. EXPLICATION DES HYPOTHESES DE CROISSANCE RETENUES

L'évaluation de la croissance est basée sur une croissance annuelle de l'ordre de 1 % par an, classique dans les études de trafic.

Le trafic de poids lourds issus de la carrière ne devrait cependant pas évoluer aussi fortement dans la mesure où les capacités d'extraction de celle-ci ne seront pas étendues.

5.4. EVALUATION DES INCIDENCES SUR LA QUALITE DE L'AIR

Il n'est pas attendu d'augmentation du trafic du fait de la réalisation de l'aménagement, mais uniquement du fait de la croissance attendue de façon tendancielle. Le report de trafic n'induit pas en lui-même de modification globale des flux.

Il faut noter que la desserte locale ne peut pas se faire avec des modes de transports plus vertueux en l'absence de voie ferrée notamment. Le contexte rural avec de nombreux boisements est de nature à assurer la diffusion et la captation de certains polluants, dont les gaz à effet de serre. Enfin il est prévu des plantations, haies et arbres en accompagnement du projet.

6. DISPOSITIF DE SUIVI DES MESURES ET DE LEUR EFFICACITE

6.1. EXTRAIT DE L'AVIS DE LA MRAE

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.

6.2. PRECISIONS QUANT AUX MESURES DE SUIVI

Les modalités de suivi sont décrites dans le dossier concernant les mesures environnementales :

Elles consistent en :

- ✓ Un suivi de la bonne réalisation avec compte-rendu durant les travaux et à la réception (voir S1) ;
- ✓ Un suivi de la reprise de la végétation sur 3 ans (inventaire floristique annuel en période favorable (printemps/été) ; suivi de l'entomofaune indicatrice des zones humides (odonates et orthoptères) sur 3 ans ;
- ✓ Un suivi des amphibiens dans la mare (voir S2).

S1. Suivi du chantier par un écologue

Contexte / Objectif de la mesure

Minimiser les impacts sur le milieu naturel durant les travaux.

Habitats naturels et espèces ciblées

Tous les habitats naturels, habitats d'espèces et espèces présents sur la zone d'aménagement.

Descriptif de la mesure

Un suivi du chantier d'aménagement sera réalisé par un expert écologue en 4 phases :

- Une visite préalable au début des travaux pour le balisage des secteurs sensibles à éviter (boisements et zones humides) ;
- Une visite à la mise en place du chantier pour l'information aux entreprises de travaux ;
- Une visite hebdomadaire durant les travaux, afin de rendre compte de la prise en compte des mesures environnementales (évitement des zones sensibles, état des clôtures, réalisation des mares...);
- Une visite de fin de chantier, afin d'établir un bilan et de constituer l'état initial du site nouvellement aménagé.

En cas de besoin, l'expert écologue pourra proposer des actions d'améliorations réalisables et compatibles avec le chantier en cours.

Coût estimatif

- Un minimum de 6 journées à environ 600 € HT par journée, soit un minimum de **3600 € HT**.

Intervenants

Écologues (bureau d'études ou association).

S2. Suivi des plantations et aménagements écologiques

Contexte / Objectif de la mesure

Vérifier la bonne mise en œuvre et l'efficacité des plantations, mares, ornières et abris petite faune.

Habitats naturels et espèces ciblées

Toute faune.

Descriptif de la mesure

La reprise des plantations sera suivie sur les 3 premières années d'exploitation.

Les mares et ornières créées feront l'objet d'un inventaire batrachologique. Les résultats seront transmis au maître d'ouvrage et à la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes, service Nature. Ces milieux de reproduction sont naturellement des habitats dynamiques avec un important taux de renouvellement. L'objectif de cette mesure est de vérifier la colonisation des mares sur les premières années d'exploitation. Le suivi batrachologique sera réalisé sur la base du protocole du programme POPAMPHIBIENS :

- 2 à 3 prospections annuelles par mare entre mars et mai. Ces dates pourront être adaptées en fonction des conditions climatiques annuelles ;
- Tous les indices de reproduction seront notés (chants, adultes en livrée de reproduction, parades nuptiales, amplexus, pontes, larves, têtards, imagos). L'absence de reproduction sera également notée ;

- Le recueil des indices se fera de manière privilégiée par l'audition ou la lampe torche. Les longues pêches au troubleau seront évitées dans la mesure du possible ;
- Pour chaque mare, une fiche de suivi sera établie comprenant notamment une photo permettant de suivre l'évolution de la mare.

Les indicateurs utilisés seront donc les suivants :

- Diversité spécifique ;
- Abondance de chaque espèce ;
- Présence d'espèce patrimoniale ;
- Statut de la reproduction ;
- Évolution des habitats.

Coût estimatif

- Environ 1500 € HT par année de suivi, soit environ **4 500 € HT** sur les 3 premières années.

Intervenants

Écologues (bureau d'études ou association).

Afin de garantir la mise en œuvre de ces mesures, le département missionnera un écologue pour assurer le suivi des travaux en parallèle du suivi de maîtrise d'œuvre.

Le suivi après mise en service sera assuré par une mission confiée à un bureau d'étude ou une association par le biais de bons de commande.