



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION CENTRE

LE PRÉFET,

Orléans, le 27 OCT. 2011

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE
Aménagement de la barrière de péage autoroutière de Monnaie (37)
Dossier d'enquête Bouchardeau

I - Contexte et présentation du projet :

Dans le cadre d'un avenant à son contrat de concession avec l'Etat, la société autoroutière Cofiroute met actuellement en œuvre un « Paquet vert autoroutier » afin d'améliorer les performances de certaines sections anciennes en matière de protection de l'environnement.

Un réaménagement est ainsi prévu sur la barrière de péage de Monnaie de l'autoroute A10, située sur les communes de Monnaie et Reugny en Indre-et-Loire. L'opération vise à y installer des voies de télépéage sans arrêt afin de fluidifier les circulations et de ne plus imposer aux véhicules un arrêt suivi d'une accélération brutale. Cet aménagement permettra ainsi de réduire les émissions de polluants et de gaz à effet de serre en limitant les phases d'arrêt et de démarrage, fortement polluantes. L'installation de ces nouvelles voies implique néanmoins la création de trois voies supplémentaires sur la barrière existante, afin de conserver une capacité d'écoulement suffisante sur les périodes de forts trafics.

L'avis de l'autorité environnementale porte à ce stade sur la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le dossier d'enquête Bouchardeau, réceptionné le 26 septembre 2011 et réputé complet et définitif. Le présent avis est rendu sur la base d'une notice explicative, d'une étude d'impact et de ses annexes ainsi que d'une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000. Il ne préjuge en rien de l'opportunité du projet.

II - Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Le tableau joint en annexe liste l'ensemble des enjeux environnementaux du territoire susceptibles d'être impactés par le projet et leur importance vis-à-vis de celui-ci. Il en permet une hiérarchisation.

L'aménagement projeté, modeste et très localisé, s'inscrit dans un environnement immédiat dénué de sensibilités importantes. Le dossier ne génère donc pas d'enjeux forts ou très forts, seulement des enjeux modérés.

Le présent avis abordera donc les enjeux de manière globale, sans s'attacher spécifiquement à certains d'entre eux.

III - Qualité de l'étude d'impact :

III-1 : Description du projet

L'étude d'impact décrit de manière claire et compréhensible les différents aspects du projet. L'aménagement est illustré par des plans de travaux, dont la légende permet d'appréhender convenablement le contenu. Les principaux termes techniques sont définis ou explicités dans l'étude d'impact, mais auraient mérité de l'être également dans la notice de présentation.

Le dossier détaille les différents partis envisagés pour le réaménagement de la barrière de péage, signale leurs points communs et leurs spécificités. Celles-ci concernent principalement l'alternative d'un élargissement de la barrière par le nord ou par le sud. Les trois options envisagées sont analysées et comparées au regard de leur pertinence vis-à-vis des objectifs de fonctionnalité du projet, de leur complexité technique et procédurale, et de leurs impacts environnementaux. Les résultats de cette comparaison sont agrégés dans une série de tableaux multicritères clairs et accessibles, en page 58 et 59 de l'étude d'impact. L'Autorité environnementale signale également le tableau de synthèse en page 32 de la notice de présentation, concis et pédagogique.

Le choix du scénario retenu est explicité et argumenté. Il est décrit plus en détail et accompagné d'éléments de coût et de calendrier prévisionnel.

III-2 : Description de l'état initial

L'étude d'impact caractérise l'état initial du secteur sur l'ensemble des thématiques environnementales. Un tableau de synthèse pertinent est présenté en page 47 de l'étude d'impact, à l'issue du chapitre consacré à l'analyse de l'état initial.

L'ensemble des thématiques potentiellement affectées par le projet a fait l'objet d'analyses adaptées et proportionnées. La biodiversité a été appréhendée par le biais de plusieurs relevés de terrain réalisés à des périodes favorables. Le niveau acoustique actuel à proximité des bâtiments les plus proches a quant à lui fait l'objet d'une campagne de relevés. Les données de circulation fournies permettent par ailleurs d'expliquer le fonctionnement actuel de la barrière de péage.

III-3 : Description des effets principaux que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement et des mesures envisagées pour éviter et réduire les effets négatifs importants et, si possible, y remédier

Comme pour l'état initial, l'étude d'impact analyse de manière adaptée et proportionnée les impacts potentiels du projet. Au vu du contexte faiblement contraint, le dossier justifie de ses impacts réduits sur l'environnement.

En particulier, le contenu de l'étude d'impact ainsi que la pièce n°8 du dossier démontrent l'absence d'incidence potentielle sur l'état de conservation du réseau Natura 2000. L'absence de nuisance acoustique supplémentaire est également étayée par les conclusions d'une étude de modélisation acoustique sur les habitations les plus proches.

L'étude justifie par ailleurs que le projet n'est pas susceptible de générer un impact paysager notable. En effet, le réaménagement et l'élargissement de la barrière restent assez marginaux à l'échelle des installations existantes, déjà relativement peu visibles. Bien que les plans laissent supposer qu'elles ne généreront pas d'impacts paysagers substantiels, les conséquences du déplacement des aires de services auraient néanmoins pu être abordées.

L'augmentation des surfaces imperméabilisées a convenablement été repérée et les mesures correctives choisies (création de bassins de rétention et diminution de la surface de l'aire de stationnement au sud) permettent de limiter les impacts sur le volume des eaux de ruissellement.

IV - Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet :

IV-1 : Gestion de la phase de chantier

La phase de travaux, potentiellement plus impactante que la phase de fonctionnement, fait l'objet des mesures d'organisation usuelles afin d'en maîtriser les nuisances (engins réglementaires, limitation des travaux de nuit, arrosage pour éviter l'envol de poussières, dispositifs de rétention, assainissement provisoire...). Ces mesures traduisent une bonne intégration des enjeux environnementaux par le projet, en particulier la protection des masses d'eau souterraine localement vulnérables.

La réalisation des travaux en dehors des périodes de reproduction des amphibiens et les visites de contrôle préalable au début des chantiers permettent également de bien prendre en compte les enjeux de biodiversité. Par ailleurs, l'organisation des phases de travaux a intégré la présence prévisible de périodes de forts trafics routiers, durant lesquelles aucune intervention ne sera prévue sur la barrière et où l'ensemble des postes de péage sera temporairement restitué.

IV-2 : Limitation de la pollution locale et des gaz à effets de serre

Le projet ambitionne de fluidifier les conditions de circulation au niveau de la barrière en réalisant des voies de télépéage sans arrêt. En limitant les phases d'arrêt et de redémarrage des véhicules, il intègre bien les enjeux de limitation des émissions polluantes et des émissions de gaz à effets de serre. Il économisera ainsi environ 725 000 litres de carburant par an et l'équivalent de 1 900 tonnes de CO₂ annuelles. La limitation des pollutions locales, également attendue, n'est quant à elle, pas quantifiée.

IV-3 : Consommation d'espace

L'élargissement de la barrière, tout comme le déplacement des aires de services, reste contenu au sein des emprises autoroutières existantes. Le projet n'impactera donc que des délaissés autoroutiers ou des aménagements paysagers liés à l'A10. Le choix de variante permet par ailleurs d'éviter tout impact sur l'espace boisé classé existant au sud. Ne consommant pas d'espace naturel ou agricole supplémentaire, le projet prend bien en compte l'enjeu de maîtrise de la consommation d'espace.

V - Résumé non technique et analyse des méthodes :

Le résumé non technique synthétise l'ensemble des informations de l'étude d'impact. Il est accompagné d'un plan de l'aménagement, ce qui permet d'illustrer le projet. Ce plan aurait toutefois mérité d'être légendé, et peut s'avérer complexe de lecture en l'état. Il est par ailleurs dommage que les tableaux de synthèse réalisés dans le corps de l'étude d'impact n'aient pas été valorisés dans le résumé.

VI - Conclusion :

L'étude d'impact constitue un document de bonne qualité, clair et accessible. Les analyses sont proportionnées à l'ampleur modérée du projet et à la faible sensibilité de l'environnement. Le choix de la variante retenue ainsi que les mesures d'accompagnement proposées permettent de traiter de manière adaptée les quelques impacts résiduels, principalement concentrés sur la phase de travaux.


Michel CAMUX

Annexe : Identification des enjeux environnementaux

Les enjeux environnementaux du territoire susceptibles d'être impactés par le projet et l'importance de ceux-ci vis à vis du projet sont hiérarchisés ci-dessous par l'autorité environnementale :

	Enjeu* pour le territoire	Enjeu ** vis à vis du projet	Commentaire et/ou bilan
Faune, flore (en particulier les espèces remarquables dont les espèces protégées)	E	+	Les espaces impactés ne sont constitués que de délaissés autoroutiers et d'aménagements paysagers. Aucune espèce de flore patrimoniale n'a été repérée et seule une espèce de grenouille a été recensée dans l'emprise.
Milieux naturels dont les milieux d'intérêts communautaires (Natura 2000), les zones humides	E	0	Les sites Natura 2000 les plus proches sont situés à 10 km au sud. Le secteur ne comporte pas d'espaces d'inventaires ou d'espaces protégés, à l'exception d'un espace boisé classé au sud.
Connectivité biologique (trame verte et bleue)	E	0	Le site du projet ne constitue pas un corridor biologique vers des espaces à enjeux de biodiversité.
Eaux superficielles et souterraines : quantité et qualité Prélèvements en Zone de répartition des eaux (ZRE)	L	+	L'aire d'étude n'est traversée par aucun cours d'eau permanent, mais comporte quelques fossés. Les masses d'eau souterraines peuvent être ponctuellement vulnérables mais les précautions d'usages en phase chantier permettront d'éviter tout impact substantiel.
Captage d'eau potable (dont captages prioritaires)	E	+	Aucun captage d'eau potable ou périmètre de protection n'est présent dans l'aire d'étude. Plusieurs forages sont néanmoins en fonctionnement à proximité.
Energies (utilisation des énergies renouvelables) et changement climatique (émission de CO2)	E	+	En fluidifiant le trafic au niveau de la barrière de péage de Monnaie, le projet permet de réduire la consommation de carburant et d'économiser environ 2000 tonnes eq. CO2 par an.
Sols (pollutions)	E	0	Le site du projet ne fait pas l'objet d'une pollution des sols connue.
Air (pollutions)	E	+	La fluidification des circulations permettra de limiter les phases d'arrêt / démarrage des véhicules et par conséquent les émissions de polluants.
Risques naturels (inondations, mouvements de terrains ...) et technologiques	E	+	Les communes de Monnaie et Vernou-sur-Brenne sont identifiées comme des communes aux risques de mouvements de terrain non localisés.
Déchets (gestions à proximité, centres de traitements)	E	0	Le projet n'apparaît pas de nature à générer des volumes de déchets importants.
Consommation des espaces naturels et agricoles, lien avec corridors biologiques	E	0	L'élargissement prévu de la barrière de péage reste localisé au sein des emprises existantes. Aucun espace agricole ou naturel n'est ainsi concerné.
Patrimoine architectural, historique	E	0	L'emprise du projet se situe en dehors des périmètres de protection des monuments historiques les plus proches.
Paysages	E	+	L'élargissement de la barrière reste modéré en regard de sa largeur actuelle. Le site de l'aménagement, en léger déblai, est masqué par des boisements sous les principaux angles de vue.
Odeurs	E	0	Le projet ne générera pas de dégagement d'odeurs.
Emissions lumineuses	E	0	Le projet ne modifiera pas sensiblement les émissions lumineuses existantes.

* Etendue du territoire impacté

E : ensemble du territoire,
L : localement,
NC : non concerné,
ABS : absence d'informations

** Hiérarchisation des enjeux

+++ : très fort,
++ : fort,
+ : présent mais faible,
0 : pas concerné



	Enjeu* pour le territoire	Enjeu ** vis à vis du projet	Commentaire et/ou bilan
Trafic routier	E	+	Le projet n'est pas de nature à modifier le volume global de circulation mais permettra une fluidification de ses conditions de passage à la barrière de péage.
Sécurité et salubrité publique	E	+	Le projet ne remet pas en cause la sécurité ou la salubrité publique. Les galeries de dessertes souterraines amélioreront la sécurité des personnels intervenant sur la barrière.
Santé	E	0	Le projet n'est pas de nature à engendrer des effets significatifs sur la santé.
Bruit	E	+	L'élargissement de la barrière est réalisé sur la partie nord, à l'opposé des habitations les plus proches.
Autres à préciser (archéologie, servitudes radioélectriques, lignes, aires géographiques protégées...)	E	0	Quelques servitudes existent (protection contre les obstacles, liaisons hertziennes) mais n'impactent pas le projet d'aménagement.

*** Etendue du territoire impacté**

E : ensemble du territoire,
L : localement,
NC : non concerné,
ABS : absence d'informations

**** Hiérarchisation des enjeux**

+++ : très fort,
++ : fort,
+ : présent mais faible,
0 : pas concerné

