



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
de Bretagne

Rennes, le 17 SEP. 2015

Autorité environnementale

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE
portant sur le projet de contournement Est (RD 306 bis)
sur la commune de Guidel (56)
- dossier reçu le 17 juillet 2015 -

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Le projet de création de la RD 306 bis sur le territoire de la commune de Guidel a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP)¹ soumise à étude d'impact (qualifiée d'« initiale » dans le présent avis) datée de mai 2005. Cette DUP a emporté mise en compatibilité du document d'urbanisme. Un premier dépôt de dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau a fait l'objet d'un rejet en 2010.

Dans le cadre du second dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, Monsieur le préfet du Morbihan (Direction départementale des territoires et de la mer) a, par courrier reçu le 17 juillet 2015 et conformément à l'article R. 122-7 du code de l'environnement (CE), saisi le préfet de la région Bretagne, autorité compétente en matière d'environnement (Ae), pour avis sur le projet de contournement Est au titre des articles R. 122-1 à R. 122-15 du code de l'environnement.

Par courriers en date du 21 juillet 2015, l'Ae a consulté le préfet du Morbihan au titre de ses attributions en matière d'environnement ainsi que l'agence régionale de santé (ARS) - délégation territoriale du Morbihan et a pris connaissance de leurs avis respectifs en date du 24 août et du 21 juillet 2015.

L'avis de l'Ae porte à la fois sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, qui fait office d'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Il ne constitue donc pas un avis favorable ou défavorable au projet lui-même. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. A cette fin, il sera transmis au pétitionnaire et intégré au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public prévue par un texte particulier, conformément à la réglementation.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement). Cet avis ne préjuge pas du respect des autres réglementations applicables au projet.

¹ Arrêté préfectoral en date du 4 octobre 2006 prorogé en 2011.

Synthèse de l'avis

Pour dévier le trafic du centre-ville de Guidel, le Conseil départemental du Morbihan porte le projet de créer une voie de contournement est reliant la RD 765 à la RD 306 conduisant au littoral.

L'environnement de la commune présente une sensibilité importante tant du point de vue des continuités écologiques que des espèces animales associées. En traversant le vallon du Saut du Renard et celui du Billérit, malgré des mesures d'évitement et de réduction, le projet entraîne des impacts sur les zones humides et les boisements de feuillus constituant cette trame verte et bleue et l'habitat d'espèces telles que les chiroptères et amphibiens.

Le projet a donné lieu à une déclaration d'utilité publique en 2006 sur la base d'un projet quelque peu différent de celui présenté ici au titre de la loi sur l'eau. Dans ce cadre, l'étude d'impact est considérée comme actualisée par le document d'incidence, mais les incidences liées à l'évolution du projet n'ont pas été abordées de façon exhaustive. *L'Ae recommande que l'étude soit complétée par l'actualisation de l'analyse initiale en tant que de besoin au vu des évolutions et précisions intervenues depuis lors.*

Ce dossier présente par contre de façon assez détaillée les volets correspondants à l'eau, aux continuités écologiques ou aux espèces animales. *L'Ae recommande cependant d'approfondir certains points de l'analyse en ce qui concerne les chiroptères ou les amphibiens.*

Un certain nombre de mesures sont prévues dès la phase chantier afin de réduire et de compenser les impacts résiduels voire d'améliorer l'état initial, notamment en ce qui concerne la circulation des espèces animales inféodées (comme la loutre) au milieu aquatique. De nombreux éléments permettent de constater que des précautions seront prises pour limiter l'impact sur l'environnement. Ces mesures feront l'objet de la mise en œuvre d'un plan de gestion à long terme.

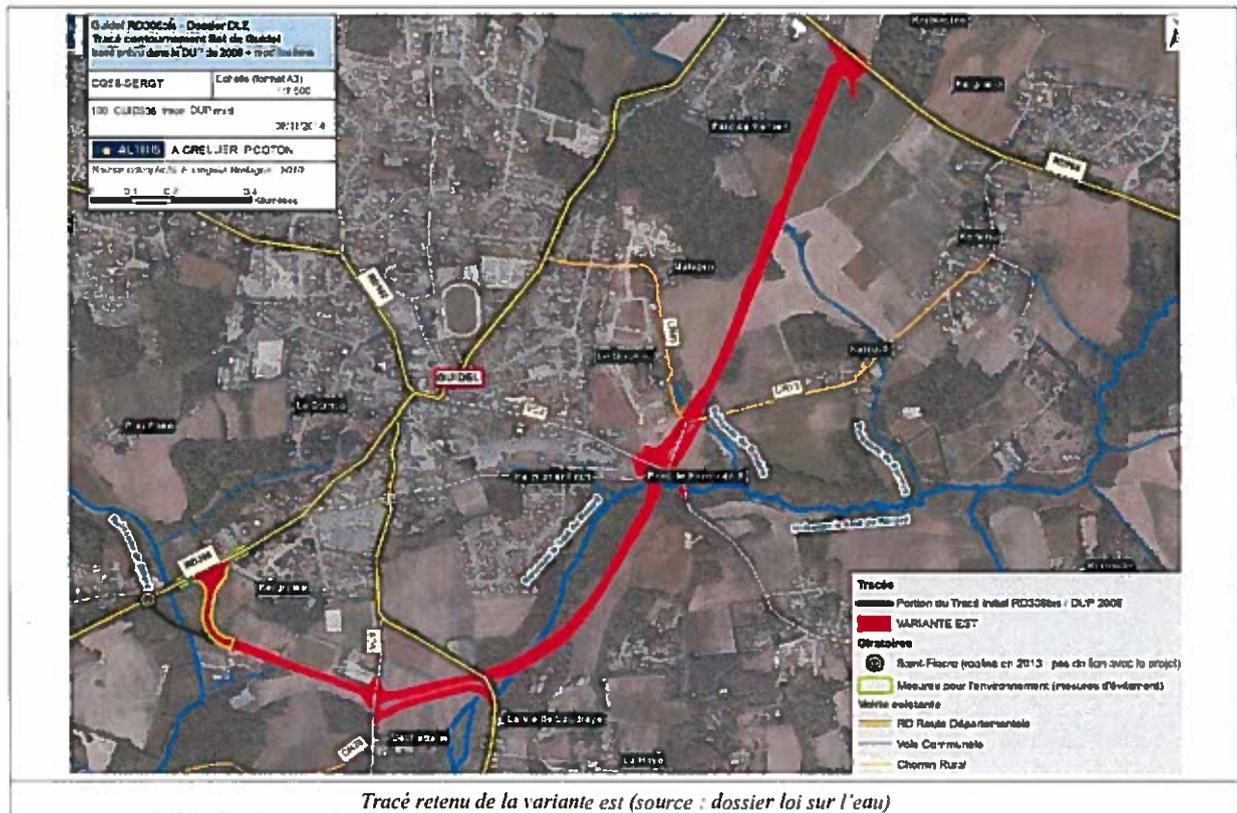
L'Ae recommande d'étayer la présentation de ces mesures en lien avec l'importance de l'enjeu et les ambitions du porteur de projet en justifiant de leur efficacité et en s'assurant davantage de leur pérennité.

Avis détaillé

1. Présentation du projet, de son contexte et des enjeux environnementaux

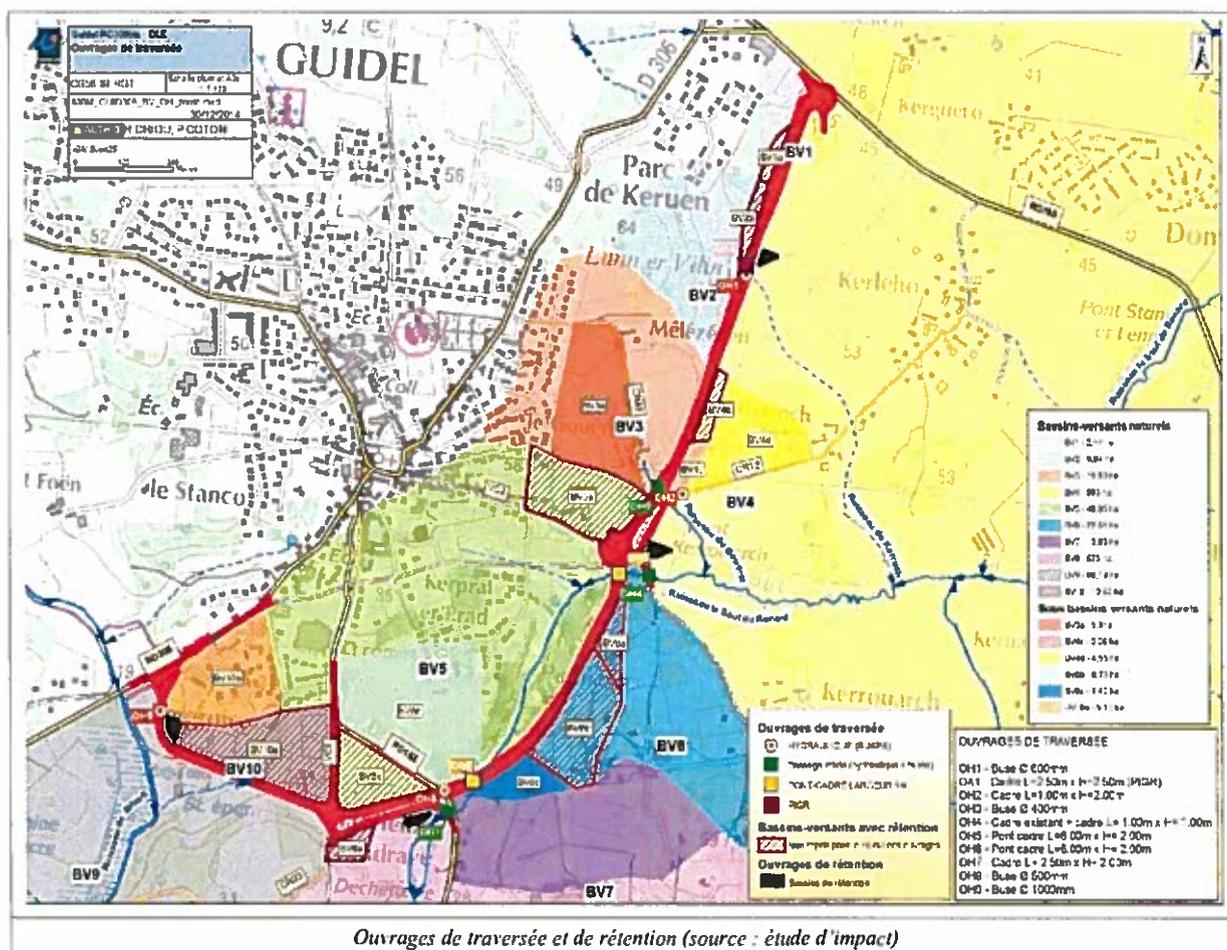
1.1. Présentation du projet et de son contexte

Afin de limiter les flux de circulation traversant le centre-ville de Guidel, le Conseil départemental du Morbihan prévoit de créer une voie de contournement du bourg permettant de dévier le trafic de transit, notamment en direction du littoral. Après concertation sur la solution à retenir, le tracé Est a été arrêté. Le projet prévoit ainsi de réaliser une route bidirectionnelle de 2,9 km de long reliant la RD 765 (axe Lorient/Quimper, lieu-dit des Cinq Chemins) à la RD 306 (RD 765/Guidel-Plages, lieu-dit Saint-Fiacre).



Par rapport au projet initial, la plate-forme routière a été réduite de 13,50 à 11 m de large, l'extrémité sud du tracé a été légèrement décalée vers l'ouest et certaines intersections ont été modifiées. Dans le cadre du projet actuel, outre la chaussée routière, la nouvelle infrastructure inclut une piste cyclable bidirectionnelle latérale. Afin de rétablir les liaisons aux intersections, le projet comprend également la création de quatre carrefours giratoires et de deux passages inférieurs, dont l'un à gabarit réduit. Pour permettre la continuité hydraulique, il inclut par ailleurs la mise en place de neuf ouvrages (buses, passages mixte et ponts-cadre) associés, pour deux d'entre eux, à la rectification voire à la dérivation du ruisseau du Saut du Renard, ainsi que de quatre bassins de rétention assurant la gestion des eaux pluviales.

Le projet ayant sensiblement évolué par rapport à l'étude initiale, l'Ae recommande que l'étude actualisée expose ces évolutions et justifie davantage les choix opérés, en particulier en ce qui concerne le franchissement et la liaison à la RD 162.



Ouvrages de traversée et de rétention (source : étude d'impact)

Guidel est une commune littorale située au nord-ouest de Lorient, entre l'estuaire de la Laïta et la vallée du Scorff dans le bassin versant duquel se trouve le projet. A l'échelle de son territoire, elle est entourée d'un réseau hydrographique de bonne qualité et très développé, comprenant notamment le ruisseau du Saut du Renard au sud-est et celui de Billérit à l'ouest ainsi que leurs différents affluents respectifs. Ces vallées alluviales, associées à des zones humides de typologie et de fonctionnalités variées ainsi que leur ripisylve, reliées aux différents massifs boisés présents sur les reliefs, constituent une trame verte et bleue ceinturant la commune et reliant les sites d'intérêt communautaire de la Laïta² et du Scorff³.

Le projet routier franchit à deux reprises le lit majeur⁴ du Saut du Renard, d'amont en aval au niveau de Pont de Kerrouarch puis de la Vieille Saudraye. A l'échelle de l'infrastructure, se succèdent des séquences agro-naturelles et topo-paysagères variées. Entre les Cinq Chemins et le talweg secondaire du ruisseau de Kerroch se trouve un plateau agricole largement ouvert. Il se prolonge, jusqu'à la Vieille Saudraye, par le vallon du Saut du Renard et de son affluent le ruisseau du Gouéric associés aux zones humides et boisements limitrophes. Enfin, pour rejoindre la RD 306, le projet traverse le vallon de Kergroise, zone basse humide en rive du ruisseau de Billérit.

Aussi bien à l'échelle du territoire que de l'infrastructure, cette mosaïque de milieux naturels reliés par des corridors écologiques fonctionnels compose l'habitat d'un cortège d'espèces

2 Zone spéciale de conservation (ZSC) FR5300059 Rivière Laïta, Pointe du Talud, étangs du Loc'h et de Lannec - site appartenant au réseau écologique européen Natura 2000 au titre de directive Habitats.

3 Zone spéciale de conservation (ZSC) FR5300026 Rivière Scorff, forêt de Pont Calleck et de Rivière Sarre - site appartenant au réseau écologique européen Natura 2000 au titre de directive Habitats.

4 Zone naturellement inondable par la plus forte crue connue ou la crue centennale si celle-ci est supérieure.

animales constituant une biodiversité importante, notamment en ce qui concerne les chiroptères et les amphibiens.

1.2. Procédures relatives au projet

Le projet a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en 2006 renouvelée en 2011 ayant emporté mise en compatibilité du document d'urbanisme. Le projet a également donné lieu à un premier dépôt de dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau ayant reçu un avis défavorable en 2010.

La réalisation du projet nécessite par ailleurs l'obtention d'une dérogation au titre des espèces protégées -pour deux espèces d'amphibiens et deux chiroptères- en cours d'instruction ainsi que d'une autorisation de défrichement pour une superficie de 2,56 ha (dont 1,1 favorable aux chiroptères).

Suite à la procédure de DUP, le plan local d'urbanisme (PLU) a été mis en compatibilité afin de déterminer un emplacement réservé selon le tracé initial et permettre la réalisation du projet routier par le déclassement de certains espaces boisés classés. Le document élaboré dans le cadre du second dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau ne mentionne que les zonages du PLU actuel concernés par les tracés est et ouest. Or, l'Ae note que le tracé a évolué depuis la phase initiale.

Afin de faciliter l'information du public en ce qui concerne la compatibilité du projet avec les orientations de planification, l'Ae recommande que soit approfondie l'analyse de l'articulation avec le document d'urbanisme.

L'étude actualisée présente, dans la limite des observations formulées dans la suite de l'avis, la prise en compte de la trame verte et bleue identifiée au SCoT⁵ du Pays de Lorient.

En ce qui concerne le volet eau, l'étude actualisée présente les objectifs du SDAGE⁶ et justifie de la compatibilité du projet vis-à-vis de ceux-ci notamment au vu de l'évitement et de la réduction de l'impact sur le ruisseau du Billérit et les zones humides associées suite à la modification du tracé.

Le SAGE⁷ du Scorff était en cours d'élaboration lors de la rédaction de l'étude d'impact en juin 2015. *Le SAGE ayant depuis été approuvé⁸, l'Ae recommande que l'étude puisse être actualisée sur ces données.*

1.3 Principaux enjeux identifiés par l'Ae

Les corridors biologiques, indispensables aux différentes espèces animales et aux interactions entre elles, participent au maintien de la biodiversité. L'importance, aux différentes échelles, de la trame verte et bleue dans laquelle s'insère le projet fait de la préservation des continuités écologiques un enjeu majeur du projet.

Outre ces axes de déplacement, la diversité de milieux naturels est également essentielle à l'accomplissement des différents cycles de vie animale et à la survie des individus. La diversité

5 Schéma de cohérence territoriale.

6 Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Loire-Bretagne 2010-2015.

7 Schéma d'aménagement et de gestion des eaux.

8 Schéma d'aménagement et de gestion des eaux du bassin versant du Scorff, soumis à enquête publique du 16 février au 20 mars 2015 et approuvé le 10 août 2015.

des biotopes et la richesse faunistique de l'environnement plus ou moins proche du projet induisent la nécessité de porter une attention particulière aux enjeux de protection des habitats naturels et des espèces.

Aussi bien comme élément constitutif des liaisons écologiques qu'en tant que milieu naturel en tant que tel, les différents cours d'eau du territoire du projet présentent une sensibilité particulière. Par conséquent, et au vu de la proximité du réseau hydrographique, la gestion quantitative et qualitative de l'eau pluviale aura toute son importance dans la cadre de ce projet.

Bien que ne faisant pas partie d'un périmètre de protection patrimoniale, la qualité paysagère du contexte environnemental nécessite une prise en compte adaptée de l'insertion paysagère du projet.

2. Qualité de la démarche d'évaluation environnementale

2.1. Qualité du dossier

Le dossier transmis à l'Ae pour avis contient l'étude d'impact initiale (datée de 2005), une notice explicative et un dossier d'autorisation loi sur l'eau dont le document d'incidences correspond, selon la notice explicative, à une actualisation du dossier d'étude d'impact de 2005⁹.

L'Ae note que le dossier mentionne le fait que « les textes réglementaires prévoient que, lorsqu'une étude d'impact sur l'environnement est exigée pour le projet, cette dernière peut remplacer le dossier d'incidence loi sur l'eau si elle contient les informations demandées » et précise que, « dans le cas d'un projet d'infrastructure routière, il est néanmoins exigé que le dossier d'incidence loi sur l'eau fasse l'objet d'un document distinct ».

D'un point de vue formel, il aurait donc été préférable de dissocier le volet « actualisation de l'étude d'impact » du dossier d'autorisation loi sur l'eau. Cela aurait également permis d'intégrer l'actualisation d'autres composantes que celles entrant dans le champ d'application de la nomenclature loi sur l'eau, et notamment l'analyse des incidences des modifications apportées au projet initial.

Le dossier présenté est détaillé et bien illustré, mise à part la cartographie des biotopes dont la lisibilité limitée des milieux d'une faible surface, tels que l'habitat naturel patrimonial « communautés à reine des prés », les rend difficilement repérables. Certaines données demandent à être clarifiées ou précisées (localisation des coffrages et nombres de gîtes artificiels pour chiroptères ; prise en compte de la présence du Grand Rhinolophe dans la graduation du niveau d'enjeu de l'aire d'étude ; localisation des fosses de dissipation et des enrochements du lit ou des berges ; présence ou non de plantes envahissantes).

L'Ae recommande que ces mises à jour et clarifications soient apportées au dossier.

2.2. Qualité de l'analyse

Pour les volets traités, l'étude menée a conduit à une bonne analyse de l'état initial ayant mis en évidence de façon proportionnée les sensibilités environnementales de la zone et les enjeux du territoire.

⁹ Notice explicative p. 2

L'appréciation des impacts s'est restreinte aux aspects relatifs à la loi sur l'eau tels que la gestion des écoulements pluviaux, le rétablissement des continuités hydrauliques et écologiques ou la préservation des milieux naturels et des espèces. Cette analyse traite correctement des continuités écologiques et des espèces aquatiques ou semi-aquatiques. En revanche, le projet aura des incidences sur les espèces de chiroptères présentes sur le site Natura 2000 de la Laïta sans que les études réalisées permettent d'apprécier précisément si ces incidences seront significatives ou non. Par ailleurs, au-delà de la destruction d'habitats et de l'intersection des continuités écologiques, le projet va créer une fragmentation des milieux notamment forestiers qui formeront, après-projet, de nouveaux îlots de taille réduite en particulier en rive gauche. Les conséquences de cette fragmentation ne sont pas abordées et peuvent s'avérer préjudiciables notamment pour les espèces à faible capacité de déplacement. L'étude initiale n'évoquait pas davantage ces aspects. *L'étude actualisée devra être complétée sur ces points.*

L'approche des impacts vis-à-vis de la faune devra également être plus globale et prendre en compte la route dans son ensemble au-delà des franchissements de cours d'eau. *L'Ae recommande ainsi que l'analyse porte également sur l'incidence d'éléments constitutifs de l'infrastructure tels que soutènements, remblais, avaloirs ainsi que sur les conséquences, notamment sur l'avifaune, des émissions sonores induites par le trafic.*

L'étude actualisée a pris en compte la trame verte et bleue en tant que réseau structurant des continuités écologiques. *L'Ae précise qu'elle constitue également les éléments du paysage et qu'il serait pertinent d'intégrer cette dimension à l'analyse.*

Par ailleurs, le dossier expose les atouts, vis-à-vis des milieux humides, du tracé retenu par rapport à ceux des variantes envisagées. L'Ae constate que, en revanche, le nouveau tracé se trouve ainsi plus proche de zones d'habitat telles que le secteur de Kergroise. L'actualisation n'analyse pas les autres incidences (bruit, insertion paysagère, ...) que cette évolution est susceptible d'entraîner notamment vis-à-vis des riverains. *L'Ae recommande que l'ensemble des éléments nécessaires à l'appréciation des impacts du projet modifié (par l'évolution du tracé), dans toutes ses composantes, soient explicités dans l'actualisation de l'étude d'impact ainsi que la prise en compte de ces impacts, l'efficacité et la pérennité des mesures prévues.*

Le dossier détaille un certain nombre de mesures prises en faveur de l'environnement. *Pour certaines d'entre elles, tel que détaillé infra, l'Ae recommande d'approfondir la démonstration de l'efficacité.*

3. Prise en compte de l'environnement

3.1. En phase chantier

Ultérieurement au dossier loi sur l'eau, un plan d'assurance environnement (PAE), dont le montant est chiffré dans l'estimation des mesures en faveur de l'environnement, sera réalisé par l'entreprise principale ou par un bureau d'étude environnement et validé par le maître d'ouvrage afin d'assurer un déroulement des travaux approprié du point de vue environnemental. Bien qu'il ne figure pas au dossier, de nombreux éléments relevés dans celui-ci permettent de constater que des précautions seront prises pour limiter l'impact sur l'environnement.

L'étude actualisée expose d'ores et déjà différentes mesures qui seront mises en œuvre en phase chantier (périodes d'interventions appropriées aux milieux et cycles biologiques des

espèces, pose de bâches de protection pour les amphibiens, création de bassins de rétention provisoires, plate-forme de chantier, ...). Seule la mise en place de bâches est chiffrée.

L'Ae recommande, d'une part, de présenter la prise en compte des zones humides vis-à-vis de la localisation des bassins provisoires et, d'autre part, d'estimer les dépenses correspondant aux différentes mesures prévues en phase chantier.

3.2. En phase exploitation

La préservation des continuités écologiques

Le projet prévoit la mise en place d'ouvrages de rétablissement des continuités hydrauliques et écologiques de type cadre, ou pont-cadre, avec banquettes, ou passage inférieur à gabarit réduit.

Ces mesures permettront de limiter les impacts au regard de la continuité écologiques sur les espèces aquatiques ou semi-aquatiques, pour certaines présentes sur le site d'intérêt communautaire de la Laïta telles que la loutre pour laquelle, notamment, elles permettront également d'améliorer les discontinuités existantes.

Afin de s'assurer de l'efficacité des mesures présentées, l'Ae recommande de prendre en considération leur accessibilité (préconisation de l'étude de mettre en place des seuils à l'aval des ouvrages, absence de grillage canalisant la faune vers les passages, lien avec la berge, haie double d'arbres d'un seul côté de la route) et leur pérennité (matériaux naturels des banquettes potentiellement plus fragiles en cas de crue).

La préservation des milieux naturels, des habitats et des espèces

Le déplacement de la partie sud du tracé a permis de limiter l'impact sur les zones humides, la surface supprimée passant de 9 390 m² à 1 465 m². Cet évitement a conduit à la préservation de l'habitat de l'Agriion de mercure et de la Grenouille agile. L'évolution de l'aménagement dans le secteur de la RD 162 a assuré la préservation de 4 618 m² de zones naturelles sensibles (humides ou habitat de chiroptères).

L'Ae souligne les mesures d'évitement et de réduction mises en œuvre dans la conception du projet. Elle recommande toutefois, outre l'observation formulée concernant la justification des choix, d'indiquer la prise en considération de la construction de 400 m de voie nouvelle.

La méthodologie retenue pour déterminer les surfaces de compensation paraît assez pertinente.

L'Ae note toutefois que 80 % de la superficie compensatoire correspond à des zones humides existantes et à restaurer ce qui est de nature à assurer leur pérennité. Bien que dégradées, elles présentent malgré tout un certain intérêt résiduel qui ne semble pas avoir été intégré au calcul des surfaces compensatoires.

En outre, au-delà de la valeur intrinsèque de chacune des zones humides impactées, la diversité en termes d'habitats et les interrelations qu'elles présentent potentialisent leurs fonctionnalités.

L'Ae prend acte de la mise en place d'un plan de gestion à long terme. Elle précise que l'équivalence sur le plan de la fonctionnalité et de la biodiversité ne sera assurée qu'au terme de cette gestion.

L'état initial présenté dans le cadre de l'étude actualisée fait état de remblais récents en zones humides. Selon la logique d'amélioration de la situation actuelle mise en avant à plusieurs reprises dans le dossier, *l'Ae suggère d'intégrer cet espace à la réflexion d'accompagnement du projet.*

Le choix des parcelles concernées par la restauration apparaît pertinent tant du point de vue de la plupart de leurs fonctionnalités et de leurs interrelations avec la trame verte et bleue que des conditions de mise en place d'un plan de gestion et de suivi par le Conseil départemental, les terrains concernés étant propriété de collectivités publiques (Conseil départemental et commune de Guidel).

Il convient cependant de noter que les surfaces retenues en compensation peuvent donc être apparentées à un minimum. Au regard de l'importance des enjeux, le pétitionnaire pourrait afficher des objectifs plus ambitieux, en adéquation avec sa volonté d'amélioration de l'existant.

Le projet va avoir par ailleurs pour effet de détruire des boisements et donc des habitats essentiels pour les espèces de chiroptères et d'amphibiens identifiés et va créer une fragmentation au sein d'un corridor écologique répertorié dans les trames vertes et bleues du SCoT du Pays de Lorient.

Des mesures de reboisement de parcelles situées à proximité des défrichements¹⁰ ou plus éloignées¹¹ sont proposées en compensation ainsi que la mise en place de gîtes et coffrages pour chiroptères. L'Ae note que l'étude précise que les créations et reboisements ne seront pleinement opérationnels qu'à maturité des plants soit au terme d'un délai d'une trentaine d'années.

En l'état, le dossier ne permet pas d'apprécier si les services rendus seront équivalents à ceux existants. *L'Ae recommande d'apprécier la localisation de ces compensations au regard de la trame verte et bleue identifiée, de l'éloignement des sites défrichés ou de la proximité de nuisances sonores potentielles (déchetterie).*

La gestion des eaux pluviales

Le projet impacte 9 430 m² de zones humides. Il induit une surface soustraite dans le lit majeur des cours d'eau de l'ordre de 7 760 m².

La majeure partie (65 % de la superficie) des bassins versants naturels interceptés par le projet, qui en modifie les écoulements, sera traitée de façon séparative par rapport aux eaux pluviales provenant de la chaussée qui seront collectées dans des bassins de rétention et décantation avant rejet au milieu naturel. Les dispositifs d'assainissement pluviaux (fossés enherbés et bassins de rétention) correctement dimensionnés, et parfois associés à des dispositifs de maîtrise et de répartition des flux, limiteront l'apport de débits importants et de polluants (métaux, ...) aux milieux récepteurs (ruisseaux et zones humides).

Les ouvrages hydrauliques de rétablissement des écoulements ainsi que ceux de rétention des eaux pluviales sont dimensionnés conformément aux recommandations techniques¹².

¹⁰ Gestion de deux parcelles (1,73 ha) en îlots de sénescence, création de trois parcelles de boisements (3,24 ha).

¹¹ Reboisement d'une parcelle (1,35 ha) à approximativement 6 km au nord-est du projet.

¹² Dimensionnement des ouvrages de rétablissement pour une crue d'occurrence centennale, crue de référence pour tout projet routier, conformément aux recommandations du Centre d'expertise pour les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA). Dimensionnement des ouvrages de rétention pour une crue d'occurrence décennale.

Concernant ces ouvrages, le traitement des eaux pluviales est donc bien pris en compte aussi bien d'un point de vue qualitatif que quantitatif. L'Ae précise que, si ce dimensionnement approprié permet de prévenir les risques d'inondation localement, cela peut ne pas être le cas pour l'aval d'autant que l'étude actualisée indique que la fonctionnalité de gestion des crues, perdue par la suppression de certaines zones humides, ne sera pas retrouvée au travers des restaurations et recreations correspondantes. *L'Ae recommande d'approfondir la prise en compte de l'impact de la suppression d'une partie, fut-elle limitée, des zones d'expansion des crues qui constituent par ailleurs des zones de nourrissage pour l'anguille, espèce considérée à fort enjeu dans le dossier.*

La préservation du paysage et l'insertion du projet

Les effets d'artificialisation et de coupure visuelle introduits par l'infrastructure routière sur le paysage sont traités dans l'étude d'impact initiale en étant abordés essentiellement sous l'angle de la perception visuelle des riverains. *L'Ae recommande d'élargir cette analyse à l'incidence du projet sur la préservation du paysage au sens large.*

3.3. Suivi des mesures ERC¹³ et de leurs effets

Un plan de gestion des zones boisées et des zones humides restaurées, recrées ou créées sera mis en place et un rapport fera le bilan de l'efficacité des mesures pour l'environnement.

Entre autres mesures de suivi, le contrôle de l'efficacité des passages à faune retenus comme indicateurs sera effectué. *L'Ae recommande de présenter le protocole de suivi et d'y inclure le contrôle de l'efficacité du puits de lumière. D'une manière plus générale, il conviendrait que le pétitionnaire s'engage à proposer des mesures correctives à mettre en œuvre au besoin.*

Au-delà de la gestion et du suivi qui sera effectué, l'Ae recommande que des mesures de protection, telles qu'un statut de classement, soient prévues afin de garantir la pérennité des mesures concernées.

Le Préfet de région,
Autorité environnementale,
pour le Préfet et par délégation,



Pour le Directeur régional
Le Directeur adjoint

Patrick SEACH

¹³ Mesures visant à éviter, réduire et compenser les effets dommageables du projet sur l'environnement et la santé humaine