



## AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE sur le projet du Conseil général du Morbihan pour le contournement de Grand-Champ

Projet reçu le 18 Janvier 2010

### **1. Cadre juridique**

Compte-tenu de l'importance du projet et de ses incidences possibles sur l'environnement, ce projet de contournement est soumis à l'avis de l'autorité environnementale, conformément aux articles L122-1 et R122-1-1 du code de l'environnement.

L'avis porte sur la qualité du dossier, en particulier de l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge d'autoriser ou d'approuver le projet.

Selon l'article R122-13 du code de l'environnement, l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement, donne son avis sur le dossier d'étude d'impact dans les deux mois suivant cette réception. Selon l'article R122-1-1 du code de l'environnement, l'autorité administrative compétente pour le projet est le préfet de région ; pour préparer son avis, le préfet de région s'appuie sur les services de la DREAL.

Comme prescrit à l'article L122-1 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage du projet a produit une étude d'impact qui a été transmise à l'autorité environnementale.

Le dossier a été déclaré recevable et soumis à l'avis de l'autorité environnementale le 15 Janvier 2010.

Le présent avis, transmis au pétitionnaire, doit être inclus dans le dossier d'enquête publique.

### **2. Présentation du projet**

Le projet présenté par le Conseil Général du Morbihan consiste à relier la RD 779 au sud du bourg de Grand-Champ à la RD 133 E à l'est. Il s'agit d'une route départementale d'une longueur d'environ 2900 m. Elle comprend une seule chaussée à deux voies de circulation (largeur de circulation 7,00 m, 13,50m en incluant les accotements). Les raccordements s'effectuent par des giratoires.

### **3. Analyse de l'étude d'impact et de la prise en compte de l'environnement**

L'article R122-3 définit le contenu de l'étude d'impact.

L'étude d'impact comprend les chapitres exigés par le code de l'environnement ainsi qu'un résumé non technique, et couvre les thèmes requis.

La dénomination des personnes ayant participé à la rédaction de l'étude d'impact est mentionnée.

Il est fait référence à des textes, décrets notamment, désormais codifiés dans le code de l'environnement (par exemple ceux relatifs à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transport terrestre : article R 571-44 et s. Le décret n° 95-22 du 9 janvier 1995 est abrogé.)

### **3.1. Etat initial et identification des enjeux environnementaux sur le territoire par le porteur de projet**

#### **Etat initial**

Par rapport aux enjeux environnementaux, le dossier a analysé l'état initial de l'ensemble des thématiques dans la zone d'étude, et en particulier le diagnostic écologique. L'analyse est proportionnelle aux enjeux de la zone d'étude.

#### **Articulation du projet avec les plans et programmes concernés**

Il y a lieu de préciser qu'il doit être fait référence au SDAGE qui a été approuvé par arrêté préfectoral du 18 Novembre 2009.

Le projet nécessite la mise en compatibilité du PLU de la commune.

### **3.2. Justification du projet**

Ce projet de contournement vise à dévier une partie du trafic routier de transit, notamment de poids lourds empruntant actuellement le centre bourg. L'étude estime qu'une part importante de celui-ci sera captée par ce projet. Une modélisation du trafic jointe au dossier aurait permis d'appuyer cette affirmation.

S'agissant du trafic généré par le transport de granulats de la carrière de Poulmarh située au sud du bourg, et qui se dirigerait vers l'est, l'étude n'apporte pas les éléments permettant d'en apprécier réellement l'importance.

L'étude présente trois variantes reliant la RD 779 (Vannes-Grand Champ) au sud du bourg à la RD 133 E à l'est en direction de la RD 767.

Les variantes A et B, après avoir franchi la RD 133 aboutissent au carrefour de la voie de desserte du hameau Les Saints sur la RD 133 E. Leur longueur est respectivement de 2000 et 2200m.

La variante D d'une longueur de 2900m commence près de la station service sur la RD 779 au sud et s'éloigne du bourg à l'est. Elle rejoint la RD 133 au carrefour de la voie de desserte du hameau de Guerneué des Saints qu'elle évite par l'ouest, pour aboutir au carrefour suivant avec la RD 133 E.

La comparaison multicritères présentée ne laisse pas apparaître des différences très importantes entre ces trois variantes. La variante D retenue est cependant la plus longue et la plus coûteuse. Elle impacte davantage de superficie de milieu naturel et de linéaire de haies notamment.

Une autre solution utilisant davantage le réseau existant, en particulier à partir de la RD 133 aurait pu faire l'objet de la même comparaison multicritères sans se limiter à l'appréciation qu'elle ne pourrait répondre aux caractéristiques routières d'un contournement de bourg. Il en est de même de la variante 0, ou variante « ne rien faire ».

Enfin, il aurait été nécessaire de disposer des premiers éléments de réflexion relatifs à un contournement sud-ouest du bourg afin de pouvoir apprécier, même sommairement, les impacts de ce qui devrait être considéré comme un programme général des travaux.

### **3.3. Analyse des effets du projet sur l'environnement et des mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser les impacts du projet**

- Les effets directs et indirects du contournement sur l'itinéraire dévié, et ce quel que soit le maître d'ouvrage, auraient dû être examinés notamment pour identifier les éventuelles nuisances résiduelles, et les mesures de requalification urbaine envisageables et nécessaires.
- S'agissant de la faune et de la flore, l'étude conclut qu'aucune espèce protégée n'est susceptible d'être concernée directement par le projet. Aucune zone humide n'est impactée.

400 m de haies sont détruites. Le projet prévoit de reconstituer 1400 m de haies bocagères, ainsi que 2600m de haies à vocation paysagère.

1 ha de boisement est concerné par l'emprise du projet. Il est envisagé d'en créer 4 ha hors plantations de haies, qui permettront de préserver la cohérence des espaces naturels en particulier pour les corridors écologiques. (à noter que l'étude comporte des chiffres différents selon les paragraphes (ex § VI.3.3 et 4, et § VI.3.10).

Il est rappelé que les défrichements sont soumis à autorisation préalable au titre des articles L 311 et suivants du code forestier. L'importance et la nature des boisements « compensateurs » seront définies plus précisément dans cette autorisation.

Le corridor écologique situé le long de la RD 133 pourrait être affecté par le projet. Tous les passages inférieurs sont prévus pour permettre leur franchissement par la petite faune sauvage, et notamment sous la voie au niveau de la RD 133. Le passage amphibiens noté entre « les Saints » et « Guerneué les Saints » dont l'existence doit être confirmée devra faire l'objet d'un suivi adapté, et les mesures éventuelles nécessaires pour assurer la continuité du corridor devront être prises en conséquence.

- Concernant l'impact du projet sur l'eau, une procédure spécifique « loi sur l'eau » est en cours d'instruction.
- Concernant l'utilisation éventuelle des produits phytosanitaires, il y est rappelé au maître d'ouvrage les dispositions de l'arrêté préfectoral du 1<sup>er</sup> février 2008 relatif à l'interdiction de l'utilisation des produits phytosanitaires à proximité de l'eau.
- Concernant le paysage, l'étude indique que le projet aura des impacts importants en particulier dans la traversée du coteau du Loc'h. Il est envisagé de traiter de manière fine les déblais remblais relativement importants. Un suivi de la phase travaux par un paysagiste concepteur est nécessaire. Cependant, l'expression graphique des modalités d'insertion paysagère ne permet que partiellement de percevoir la réalité des aménagements prévus.
- Concernant le bruit, il est envisagé de protéger une habitation au lieu dit « Bod En Estic ». Il y a lieu de rappeler que les hypothèses retenues engagent le maître d'ouvrage, et que tout dépassement des seuils qui serait constaté ultérieurement entraînerait l'obligation de protection.
- Il est envisagé d'effectuer un suivi « environnement » de la phase chantier, et de faire évaluer par un bureau d'études spécialisé l'efficacité réelle des mesures pour l'environnement, deux ans après la mise en fonctionnement de l'infrastructure.

### **3.4. Résumé non technique de l'étude d'impact**

Le résumé non technique aborde l'essentiel des éléments du dossier, sans toutefois traiter des effets potentiels de la phase travaux, des effets du projet sur la santé, de l'analyse des coûts collectifs, et des méthodes utilisées, et insuffisamment de l'analyse des variantes.

### **3.5. Analyse des méthodes**

L'étude d'impact présente une analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement sans toutefois traiter des trafics et de la comparaison des variantes.

### **3.6. Prise en compte de l'environnement par le projet**

Sous réserve de ce qui est dit supra, le dossier traite des principaux enjeux environnementaux liés au projet de tracé retenu, et les prend en compte.

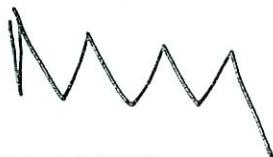
Cependant, le dossier présenté devrait davantage justifier l'opportunité du projet. Il ne traite pas de manière équivalente les différentes solutions possibles, et ne permet donc pas d'apprécier suffisamment « les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés, le projet présenté a été retenu ». Il ne traite pas non plus des éventuelles incidences d'un projet de contournement sur l'itinéraire dévié.

Les dispositifs de suivi à mettre en place devront être définis dans leurs modalités concrètes d'application.

Les modalités d'insertion paysagère devraient être davantage développées pour une meilleure compréhension du projet en particulier par le public.

**18 MARS 2010**

Le Préfet de la région Bretagne



Michel CADOT