



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA REGION MIDI-PYRENEES

Direction Régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement

Toulouse, le 20 JUIN 2012

Affaire suivie par : Sabrina Ruiz
Téléphone : 05 61 58 64 98
Courriel : sabrina.ruiz@developpement-durable.gouv.fr

Réf. : SR-46-AME-520Db-aeRD802Avis

Conseil Général du Lot

Communes de Cambes, de Camboulit et de Lissac et Mouret (46)

RD 802 - Déviation de Cambes

Avis du Préfet de la région Midi-Pyrénées, autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, sur l'étude d'impact de projets, travaux, ouvrages et aménagements d'un montant supérieur à 1 900 000 € HT

RESUME

Situé dans le bassin versant du Célé, le projet de déviation de la RD 802 à Cambes, Camboulit et Lissac et Mouret consiste en la création d'une route à 2x1 voies sur une longueur de 2,6 km en tracé neuf. Il est motivé par la volonté de sécuriser la RD 802 dans la traversée de Cambes (délestage du trafic de transit) et de raccorder le bassin économique de Figeac depuis l'autoroute A 20. Il s'inscrit dans un programme de travaux d'amélioration de l'itinéraire Figeac-A20 par la RD 802 qui prévoira également l'aménagement sur place de la RD 802 entre le carrefour dénivelé RD802-RD13 et le pont de Lascazes non compris, l'aménagement sur place entre Cambes et le Ceint d'Eau, et la déviation de Figeac.

Les remarques et les recommandations de l'Autorité Environnementale portent sur les thématiques suivantes :

Zones de protection et d'inventaire du patrimoine naturel

Le projet étant localisé à 3 km de la zone spéciale de conservation (ZSC) dite « Basse vallée du Célé », le dossier est à compléter par une étude d'incidence Natura 2000 synthétique.

L'inventaire des zonages environnementaux serait à actualiser par le réseau ZNIEFF dit « de deuxième génération » qui permet une amélioration de la connaissance environnementale de l'aire d'étude.

Eau, sol, air

Outre l'actualisation des données concernant les eaux de surface (SDAGE Adour-Garonne 2009), l'évaluation de la sensibilité de l'aire d'étude sur les aspects eau et sol dans l'étude d'impact est satisfaisante et, de manière générale, les dispositifs prévus dans le cadre du projet respectent le biotope.

Habitats, flore, faune

L'état initial est correctement caractérisé et les mesures prévues sont proportionnées aux enjeux et aux impacts.

Une synthèse de la quantification des surfaces d'habitats d'intérêt communautaire et d'intérêt local détruites définitivement par la zone de travaux et par l'aménagement routier et ses annexes, et des surfaces restaurées sera à apporter.

Les résultats des investigations complémentaires de 2011 seraient à inclure dans le dossier afin de compléter la connaissance naturaliste de l'aire d'étude (corridors écologiques) et d'adapter de manière optimale les mesures environnementales.

Patrimoine culturel et historique

La localisation de l'infrastructure routière dans une zone de covisibilité potentielle d'un site inscrit au titre de l'article L.341.1 du CE (site inscrit de la vallée du Célé) est susceptible de modifier ou de dégrader des espaces remarquables d'intérêt paysager et/ou culturel. A ce titre, l'intégration de l'infrastructure routière, la prégnance du projet ou l'absence de perception depuis la vallée du Célé seraient à démontrer par une étude photographique depuis le site et depuis l'emprise du projet.

Une quantification des éléments du petit patrimoine de pays impactés voire définitivement détruits par le projet (linéaire de muret, nombre de gariotes...) serait également à apporter ainsi que les mesures envisagées pour la conservation ou la restauration de ces éléments.

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

I PROJET ET CADRE JURIDIQUE

LA PRESENTATION DU PROJET

Le projet de la déviation de la RD 802 à Cambes, Camboulit et Lissac et Mouret (déviation de Cambes) consiste en une déviation routière à 2x1 voies sur une longueur de 2,6 km en tracé neuf, entre le carrefour d'extrémité nord se raccordant sur la RD 802 existante (lieu-dit « Le Chantier »), et le carrefour d'accès vers « Merques » et « Le Rial » se raccordant également à la RD 802 existante. La RD 802 représente un itinéraire de raccordement du bassin d'activités de Figeac à l'autoroute A20 et joue un rôle important de liaison économique.

Le projet de déviation de Cambes fait partie d'un programme de travaux d'amélioration de l'itinéraire Figeac-A20 par la RD 802 qui consiste en la déviation de Fontanes du Causse et Livernon (déjà réalisé), l'aménagement sur place de la RD 802 entre le carrefour dénivelé RD 802-RD 13 et le pont de Lascazes non compris (à réaliser), l'aménagement sur place de la RD 802 entre le Pont de Lascazes (inclus) et Cambes (réalisé), l'aménagement sur place entre Cambes et le Ceint d'Eau (à réaliser) et la déviation de Figeac (mise en service en 2010-2012).

La déviation de Cambes est motivée par la sécurisation de la RD 802 dans la traversée de Cambes (délestage du trafic de transit) et par le raccordement du bassin économique de Figeac depuis l'autoroute A 20.

Le projet routier comportera :

- la création de 2,6 km de route nouvelle (type 2x1 voie) dont 1,424 km de créneau de dépassement dans le sens Figeac-Cahors du carrefour au lieu dit « Le Rial » au carrefour giratoire existant au « Chantier »,
- la création d'1 carrefour au lieu dit « Le Rial » de type « plan en croix avec voie spéciale de tourne-à-gauche »,
- la création d'1 passage supérieur de gabarit minimum égal à 5,50 m pour le rétablissement du chemin du Péret,
- la création d'1 voie nouvelle de liaison entre « Le Rial » et « La Plaine » avec recalibre des chemins existants et création de voies de désenclavement agricoles,
- la création d'1 boviduc de gabarit 3,50 m de largeur et de 4,10 m de hauteur libre, près du carrefour du Rial,
- la création de 2 ouvrages hydrauliques (buse béton) Ø1000 (OH 1 dans la zone de remblai de Nazarieu) et Ø 600 (OH 2 au niveau du boviduc)
- la création de 2 bassins multifonctions B1 et B2 se rejetant dans le ruisseau de la Béal de Pompignan et situés en dehors du lit majeur de celui-ci,
- le rétablissement de 3 chemins ruraux,
- des aménagements paysagers.

Le parti d'aménagement retenu est celui d'une déviation par l'est par une route à 2 voies larges permettant de diminuer le nombre de points de conflits et d'améliorer l'offre de dépassement.

II.C ANALYSE DES EFFETS DU PROJET SUR LE MILIEU NATUREL

Réseau Natura 2000

Contenu de l'étude d'impact

L'étude d'impact stipule, uniquement dans le résumé non technique, qu'il n'y a pas de zone Natura 2000 dans l'aire d'étude.

Analyse de l'Autorité Environnementale

Bien que l'aire d'étude ne soit pas localisée au sein d'une zone de protection spéciale (ZPS) ou d'une zone spéciale de conservation (ZSC) qui forment le réseau Natura 2000, il est à noter qu'à environ 3 km à l'ouest de l'aire d'étude existe la ZSC dite « Basse vallée du Célé ».

Or, en application des articles L.414.4, L.414.5, R.414.19 à R.414.23 du CE, la localisation du projet à quelques kilomètres de la ZSC dite « Basse vallée du Célé » nécessite la réalisation d'une étude d'incidence Natura 2000 sur les espèces et les habitats ayant justifié la désignation de ce site.

Cependant, compte tenu de la nature indirecte des effets potentiels et de la distance entre l'infrastructure routière et cette ZSC, l'étude d'incidence Natura 2000 pourra présenter une forme synthétique et être rédigée sur la base du volet naturaliste de l'étude d'impact.

Réseau ZNIEFF

Contenu de l'étude d'impact

L'étude d'impact signale l'existence :

- du site d'intérêt écologique exceptionnel du Puy Blanc situé sur la commune de Cambes à environ 1 km environ au nord ouest du projet de déviation et d'une superficie de 36 hectares. Une partie de ce site (14 hectares) est inventoriée en Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Floristique et Faunistique (ZNIEFF) de type I dite « Etangs des carrières de Puyblanc »,
- de la ZNIEFF de type II « Vallée du Célé » sur la commune de Boussac située à 3 km au sud ouest du tracé de la déviation d'une superficie totale de 3 832 hectares,

L'étude d'impact stipule qu'il n'y a pas d'interférence directe avec la ZNIEFF de type II « Vallée du Célé ».

Le site d'intérêt exceptionnel de Puy Blanc et la ZNIEFF de type 1 « Etangs des carrières de Puyblanc » sont localisés sur une carte lisible sur laquelle apparaît le tracé du projet de la déviation. Toutefois, la ZNIEFF de type II « Vallée du Célé » n'est pas représentée sur cette carte.

Analyse de l'Autorité Environnementale

L'étude d'impact fait référence au réseau ZNIEFF dit « de première génération ». Or, un réseau ZNIEFF dit « de deuxième génération », actuellement en cours de validation par le Muséum National d'Histoires Naturelles, permet une amélioration de la connaissance environnementale de l'aire d'étude et de l'aire d'étude étendue, et conduit à une réévaluation de la sensibilité naturaliste du secteur. Ainsi, il est signalé la présence :

Implanté dans le bassin versant du Célé, le projet est concerné par le réseau hydrographique constitué du ruisseau de la Béal de Pompignan, du ruisseau Le Drauzou (intérêt piscicole et halieutique) et de la rivière Le Célé. L'aire d'étude est en dehors des zones inondables du Célé et du Drauzou dont les eaux sont utilisées pour l'alimentation en eau potable de certaines communes. Le ruisseau de la Béal de Pompignan, intercepté par le tracé et habituellement à sec, dispose d'un petit bassin versant (1,2 km²) à dominante rurale, le projet se situant en dehors de son lit majeur.

S'agissant de la qualité physico-chimique du Célé et du Drauzou, l'étude d'impact présente des données 2003 issues de l'Agence Adour Garonne et en précise les objectifs de qualité des eaux (respectivement 1B -bonne qualité – et 1A – très bonne qualité).

La qualité des eaux superficielles et le tracé de la déviation qui forme une barrière dans la topographie naturelle (modification voire blocage des écoulements dans les cours d'eau permanents) sont à l'origine d'une forte sensibilité du réseau hydrographique superficiel.

Lors de la phase de travaux, il existe un risque de pollution accidentelle des sols, des eaux superficielles et souterraines.

En période d'exploitation, les impacts concernant le projet de déviation de Cambes, concernent la modification des écoulements de surface, les risques de pollutions chroniques, saisonnières ou accidentelles pour les eaux souterraines et superficielles, et les risques d'érosion.

Analyse de l'Autorité Environnementale

L'évaluation de la sensibilité de l'aire d'étude sur les aspects eau et sol dans l'étude d'impact est satisfaisante.

Cependant, les données concernant les eaux de surface au vu du SDAGE Adour-Garonne, approuvé par arrêté préfectoral en date du 1er décembre 2009, non cité dans l'étude d'impact, et l'arrêté du 25 janvier 2010 relatif aux méthodes et critères d'évaluation de l'état écologique, de l'état chimique et du potentiel écologique des eaux de surface, sont à actualiser.

Ainsi, l'état écologique mesuré du Célé au niveau de la zone d'étude est « moyen » avec un objectif « de bon état global 2021 » et « bon état écologique 2015 ». L'état écologique du Drauzou est « bon » avec un objectif dit « de bon état global 2015 » et « de bon état écologique 2015 ».

Habitats et flore

Contenu de l'étude d'impact

L'analyse de la flore et des habitats naturels est basée sur des reconnaissances floristiques menées en juin 2009 et en mai 2010 (identification et cartographie des habitats naturels selon la typologie Corine Biotope).

Dans la zone d'étude, sur les 17 habitats naturels identifiés, présentés et cartographiés dans l'étude d'impact, il est à noter l'existence de:

- 4 habitats d'intérêt communautaire au titre de l'annexe I de la directive « habitat, flore, faune » : « eaux oligo-mésotrophes calcaires avec végétation benthique à Chara spp. », « pelouses maigres de fauche de basse altitude », « pelouses sèches semi-naturelles et faciès d'embuissonnement » et « communauté à Reine des prés et communautés associées »,
- 1 habitat « prairies humides atlantiques et subatlantiques » dont l'intérêt est fort, situé en fond de vallon (Nazariou) et en bordure du ruisseau de la Béal de Pompignan qui correspond à l'habitat « cours d'eau intermittents », ce dernier participant à la biodiversité locale et représentant une connexion hydrologique nord/sud,

- non reprise des mêmes couleurs entre les cartes 3 et 4 pour les habitats d'intérêt communautaire (excepté pour pelouses sèches semi-naturelles et faciès d'embuissonnement),
- la projection du tracé de la déviation sur les cartes 3 et 4 permettrait une meilleure appréhension des milieux et de la flore directement impactés par l'infrastructure.

Sur le fond, certains points sont à préciser et notamment :

- Quantification exacte du nombre de stations de trèfle écaillé détruites : 4 stations apparaissent sur la carte 4 (sur une parcelle de pelouse maigre de fauche) et il est écrit que les 4 stations seront détruites directement (1 sous l'emprise de l'aménagement et 3 dans la zone de dépôts et de modelé) alors que le tableau 14 mentionne 2 stations détruites.
- Plus généralement, l'évaluation des effets négatifs sur l'environnement doit quantifier les surfaces détruites d'habitats d'intérêt communautaire et d'intérêt local. Ainsi, une quantification plus détaillée des surfaces détruites (temporairement et définitivement) qui participent à la biodiversité locale et qui présentent un enjeu tant sur la flore que sur la faune est à préciser dans l'étude d'impact.

Faune

Contenu de l'étude d'impact

L'analyse de la faune est basée sur des prospections menées en juin et juillet 2009 puis entre mai et juillet 2010 et a porté sur les oiseaux, les mammifères, les amphibiens, les reptiles et les insectes. Cette analyse signale la présence d'une biodiversité moyenne de la faune (42 oiseaux, 17 mammifères au moins, 3 reptiles, 7 amphibiens, 74 insectes).

L'étude mentionne la présence, avérée ou potentielle, de plusieurs espèces protégées au titre de l'article L.411.1 du CE et/ou d'intérêt communautaire au titre de l'annexe I de la directive « oiseaux » ou des annexes II et IV de la directive « habitats, flore, faune » suivants :

- 6 oiseaux (bondrée apivore, milan noir, pic mar, grand corbeau, huppe fasciée, torcôl fourmilier),
- 3 mammifères terrestres (hérisson d'Europe, genette commune, écureuil roux),
- 10 chiroptères (barbastelle d'Europe, oreillard gris et roux, pipistrelle de Kühl, pipistrelle commune, grand rhinolophe, petit rhinolophe, noctule de leisler, sérotine commune, vespère de Savi),
- 3 reptiles (couleuvre verte et jaune, lézard des murailles, lézard vert),
- 4 anoues (alyte accoucheur, complexe grenouille rieuse/grenouille de graf/grenouille de pérez, pélodyte ponctué, sonneur à ventre jaune),
- 3 urodèles (salamandre tachetée, triton palmé, triton marbré),
- 2 rhopalocères (bacchante – présence potentielle- et écaille chinée),
- 2 coléoptères (grand capricorne, lucane cerf-volant).

L'analyse de la faune est illustrée par des cartes de localisation des espèces d'intérêt patrimonial inventoriées et des habitats associés ce qui permet de localiser les éléments de sensibilité de l'aire d'étude.

Enfin, en complément du tableau de synthèse des enjeux écologiques, il aurait été pertinent d'établir une carte de synthèse de ces enjeux pour localiser les zones sensibles de l'aire d'étude (synthèse visuelle de l'information) et permettre au lecteur de situer facilement un enjeu environnemental au sein d'une problématique plus globale.

Fonctionnalités écologiques

Contenu de l'étude d'impact

L'analyse des fonctionnalités écologiques, à l'échelle de l'aire d'étude, n'a pas fait l'objet d'un chapitre dédié au sein du volet naturaliste. Cependant, l'étude d'impact présente uniquement des cartes de localisation des groupes les plus sensibles et des habitats associés et ce, espèce par espèce, d'où une prise en compte indirecte de cette thématique.

Analyse de l'Autorité Environnementale

Les investigations complémentaires menées en 2011 et mentionnées dans l'étude d'impact avaient notamment pour objectif de préciser les corridors de déplacement. Elles auraient permis de compléter la connaissance naturaliste du territoire et de définir les enjeux à un meilleur niveau de précision. Toutefois, les résultats de ces investigations n'apparaissent pas dans l'étude d'impact.

Une série de documents cartographiques aurait ainsi permis d'identifier, de localiser et de caractériser les réservoirs de biodiversité, les interfaces d'échange et les corridors écologiques.

II.C ANALYSE DES EFFETS DU PROJET SUR LE MILIEU HUMAIN

Patrimoine culturel et historique

Contenu de l'étude d'impact

L'étude d'impact localise sur une carte les éléments relatifs au patrimoine culturel de la zone d'étude. Il en ressort que le territoire est riche en petits éléments du patrimoine (puits, gariotes, murets, fontaines, lavoirs) et qu'il est à noter la présence de l'église de Cambes et du château de Meuhlac en tant que patrimoine architectural.

Il est précisé que le nord de la commune de Camboulit est compris dans le site inscrit de la vallée du Célé, information qui est développée au début de l'étude d'impact, dans la partie « Milieu naturel ». Cette contrainte est qualifiée de moyenne vis-à-vis du projet routier.

Le projet n'intercepte aucun périmètre de protection de site ou de monument classé ou inscrit.

Il existe également sur la zone d'étude des itinéraires inscrits au Plan Départemental des Itinéraires de Promenades et Randonnées (PDIPR) : les chemins vers les Vignes et vers Vialenque sont ainsi interceptés par le projet. Le rétablissement de ces chemins est assuré par le passage inférieur (boviduc) qui se situe à proximité de leur point de départ sur la RD802 actuelle.

Analyse de l'Autorité Environnementale

S'agissant du site inscrit de la Vallée du Célé, il apparaît en fait que l'actuelle portion de la RD 802 est en dehors du périmètre de la zone. Elle représente justement la limite extérieure du site inscrit.

Le projet de déviation est bien en limite extérieure du périmètre du site inscrit mais l'étude n'apporte pas d'informations s'agissant des covisibilités potentielles, considérant la proximité du site inscrit comme une

des éléments cités dans le texte (points hauts, axes de fond de vallon, alignements remarquables..) permettrait une meilleure représentation de l'existant et appréhension de l'intérêt paysager du site. La topographie du site justifierait également une représentation, dans cette partie, par un bloc diagramme général à l'échelle de l'aire d'étude et des blocs-diagrammes de détail à l'échelle des tronçons de voie (avec insertion du projet).

L'étude pourrait également être complétée par une approche dynamique du territoire (zones d'expansion urbaine, évolution des formes agricoles) qui permettrait de déterminer la pérennité dans le temps des structures paysagères identifiées et de définir plus précisément les enjeux paysagers.

Perception de l'infrastructure en exploitation

Contenu de l'étude d'impact

Les informations relatives à la perception de l'infrastructure dans le paysage et justifiant les éléments d'intégration paysagère ne font pas l'objet d'une partie dédiée : elles se retrouvent dans plusieurs thématiques de l'étude d'impact (relief, protection des eaux, milieux naturels, paysage). De par l'effet de coupure physique et visuelle que la déviation de Cambes constituera, l'étude souligne la nécessité d'un tracé à la géométrie simple et à l'aménagement sobre.

Analyse de l'Autorité Environnementale

L'étude d'impact apporte très peu d'éléments analytiques s'agissant de la perception de l'infrastructure dans le paysage.

Le passage sur les impacts paysagers, succinct et très général, mériterait d'être étoffé et centré sur le projet lui-même : présentation des modifications locales, localisation des zones de covisibilités, illustration par des blocs diagrammes, des photomontages. En effet, les uniques photomontages de l'étude sont présentés dans la notice (pièce C) et ne concernent que les ouvrages d'art.

Il s'agit de comprendre pourquoi trois zones distinctes ont été définies pour les aménagements paysagers et comment et pourquoi, pour chacune de ces zones, la perception de la route est réduite.

Trafic routier et gestion rationnelle de l'énergie

Contenu de l'étude d'impact

En application de l'ancien article R.122.3 du CE l'étude d'impact comprend une analyse des coûts collectifs des pollutions et des nuisances, et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter.

Le projet de déviation de Cambes a pour principaux objectifs l'amélioration des conditions de circulation des usagers et de desserte de la zone déviée, l'amélioration de la sécurité et du cadre de vie. Le niveau de trafic en 2034 sur la déviation est estimé à 6 800 véhicules/jour (taux de croissance de 2 % par an). De par le projet, le trafic résiduel sur la RD 802 en traversée du bourg est ramené à environ 1 300 véhicules/jour soit une diminution de plus de 57 % par rapport à la situation de référence (2034 sans projet).

S'agissant des consommations énergétiques, l'évaluation environnementale estime qu'à l'horizon 2025 celles-ci, sur la déviation comme sur la RD 802 déviée, seront inférieures à la situation de référence sans réalisation du projet (-32,2 %).

Malgré une augmentation du trafic, les émissions de polluants vont fortement diminuer pour obtenir, dans 20 ans, une qualité de l'air améliorée par rapport à la situation actuelle.

L'étude d'impact stipule d'autre part que les mesures acoustiques ont été réalisées sur le bâti riverain de l'actuelle RD 802 et que les habitations R9, R10 et R11 (au Rial) sont situées hors zone d'étude (l'extrémité du projet étant située au droit du carrefour du Rial). Or, il est à noter que ces 3 habitations sont incluses dans la zone d'étude définie dans l'analyse initiale du site et de l'environnement, et que les habitations, après projet, R10 et R11 présentent des niveaux sonores supérieurs aux seuils réglementaires (mis en évidence par le code couleur).

L'étude d'impact précise qu'au-delà du carrefour, le projet consistant en une modification de la voie existante, il s'agit d'appliquer la réglementation relative à ce type d'aménagement. Cependant, les objectifs acoustiques de cette réglementation ne sont pas précisés.

Aussi, il convient d'éclaircir la situation des habitations R9, R10 et R11 : appartenance ou non dans la zone d'étude, analyse et interprétation des résultats acoustiques, mesures de protection envisagées au regard de la réglementation qui s'y applique.

Les habitations du lotissement au Mas del Sol situé au centre de Cambes, entre la RD 802 et le projet (à l'est de R21 à R23), n'apparaissent pas dans les cartes de niveaux de bruit et mériteraient, de par leur implantation, de faire également l'objet de mesures acoustiques.

Plus généralement, une attention particulière pourrait être portée au niveau des secteurs urbanisables identifiés au niveau des documents de planification.

II.E RESUME NON TECHNIQUE

Sur le fond, le résumé non technique synthétise de manière linéaire, par extraction littérale ou reformulation en phrases clés, les éléments principaux de l'étude d'impact. Il permet une connaissance satisfaisante du projet, de ses impacts et des mesures proposées par un public non averti.

Sur la forme, l'utilisation de tableaux à code couleur améliore la compréhension globale du projet et apporte une vision synthétique de l'étude.

III PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT DANS LE PROJET

III.A PRISE EN COMPTE DU MILIEU NATUREL

Air

Contenu de l'étude d'impact

L'étude d'impact stipule que les impacts positifs attendus dans la traversée urbaine de Cambes et l'amélioration générale de la fluidité dans le secteur compensent largement les effets de report de pollution à proximité de la déviation, dans une zone non urbanisée et végétalisée.

Elle précise également que les aménagements paysagers prévus et riverains de la voie pourront capter une partie de la pollution particulière.

Analyse de l'Autorité Environnementale

La prise en compte de l'air est globalement satisfaisante et l'étude démontre convenablement l'amélioration de la qualité de l'air dans la zone d'étude de par le projet de déviation.

L'étude aurait cependant pu également présenter les mesures envisagées pour la phase travaux du projet (protection des installations de stockage, arrosage des pistes en période sèche...).

Habitats et flore

Contenu de l'étude d'impact

Les mesures de suppression et de réduction d'impacts proposées dans l'étude d'impact consistent à:

- réduire l'emprise travaux pour diminuer de moitié la destruction des pelouses maigres de fauches (soit 1,5 ha au lieu de 3 ha),
- aménager un boviduc et une voie de désenclavement pour permettre le maintien de l'activité agricole et préserver les pelouses maigres de fauche et les pelouses sèches semi-naturelles,
- maintenir la desserte à proximité du ruisseau de la Béal de Pompignan qui aura une vocation agricole avec une zone tampon de 3 mètres le long du ruisseau pour préserver l'habitat « communauté à Reine des prés et communautés associées »,
- maintenir les fonctionnalités hydrauliques pour préserver l'habitat « eaux oligo-mésotrophes » et la prairie humide par l'aménagement de 2 ouvrages hydrauliques,
- lutter contre les risques de pollution en phase travaux par des mesures de stockage et d'exportation des substances toxiques et de collecte des déchets,
- réduire l'emprise du chantier au strict minimum nécessaire, implanter les installations de chantier en dehors des secteurs sensibles (zones humides, la station d'orchis parfumé, les 3 stations de trèfles écailleux), protéger les arbres conservés par un système de planches,
- restaurer les milieux dégradés en phase chantier par le biais de plantations à essences locales réduisant la prolifération d'espèces exogènes,
- baliser le chantier par un coordonnateur environnemental pour éviter toute destruction de milieux à préserver.

Analyse de l'Autorité Environnementale

Les mesures proposées par l'étude d'impact en ce qui concerne la flore et les habitats nécessiteraient quelques éclaircissements et compléments qui ne portent pas atteinte à une prise en compte satisfaisante de ces items dans le projet :

- Clarification sur la mesure de maintien de la desserte à proximité du ruisseau de la Béal de Pompignan et sur la fonction actuelle et future de cette desserte (localisation, fonction pendant les travaux et lors de l'exploitation de la route, garantie de la zone tampon de 3 mètres).
- Clarification sur la quantification exacte du nombre de stations de trèfle écailleux détruites.
- Détail des mesures de compensation : l'étude n'en fait qu'un rappel réglementaire, lié à la procédure de demande de dérogation des espèces protégées, et précise qu'elles nécessitent des investigations complémentaires (menées en 2011 avec des résultats en septembre 2011). Les conclusions de ces expertises n'apparaissent pas dans l'étude d'impact.

Une quantification des surfaces restaurées (et précision des ratios) permettrait d'appréhender de manière plus complète l'impact du projet sur les habitats naturels.

- pour les amphibiens : aménagements hydrauliques permettant le maintien des écoulements naturels et déplacement du bassin multifonctions B1 (et de sa voie d'accès) en dehors des zones sensibles de reproduction. Il est également envisagé la création de mares à proximité d'habitats terrestres enclavés (positionnement à définir) et de réaliser plusieurs batrachoducs le long de l'infrastructure (cadres béton, localisation à définir).

Analyse de l'Autorité Environnementale

La prise en compte des espèces animales, globalement correcte, serait à compléter par les résultats des investigations de 2011 dont le but était notamment de déterminer de manière précise et définitive les mesures de réduction et de compensation (positionnement des nouveaux habitats -mares...-, optimisation et localisation des dispositifs de traversée...).

D'autre part, il apparaît que certaines mesures de réduction d'impacts sont présentées sous la forme de principes généraux et de préconisations techniques liées. Il conviendrait de vérifier l'adaptation de ces propositions d'aménagements avec le terrain, la géométrie du projet, sa maîtrise foncière, et les futures activités d'exploitation de l'infrastructure routière. En conséquence, il conviendrait de représenter graphiquement les propositions en faveur de la faune avec des esquisses appliquées au projet routier.

Enfin, certaines mesures proposées pour les espèces faunistiques (haie double canalisante, plantations au niveau des franchissements...) ne se retrouvent pas dans les aménagements paysagers alors qu'elles sont fonctionnellement liées. Il s'agirait, dans un souci de cohérence et de démonstration d'une expertise transversale, de mettre en adéquation l'ensemble des mesures.

Fonctionnalités écologiques

Analyse de l'Autorité Environnementale

La préservation des fonctionnalités hydrauliques, des zones boisées, des zones humides, des pelouses, la création de passages et d'ouvrages de franchissement, la reconstitution d'une partie des formations végétales détruites et la création de nouvelles haies qui permettent d'assurer la sauvegarde des principales fonctionnalités écologiques de l'aire d'étude sont mentionnées de manière diffuse dans l'étude d'impact.

Un complément s'agissant de la localisation précise des aménagements évoqués serait recommandé suite aux investigations complémentaires menées en 2011.

III.B PRISE EN COMPTE DU MILIEU HUMAIN

Perception de l'infrastructure en exploitation

Contenu de l'étude d'impact

De par l'effet de coupure physique et visuelle que la déviation de Cambes constituera, l'étude souligne la nécessité d'un tracé à la géométrie simple et à l'aménagement sobre.

Les principes d'aménagement paysager se déclinent sur 3 zones :

- aménagement de la zone artisanale du « Chantier » au passage supérieur du « Péret » : création d'un boisement entre le giratoire et le village de Cambes (masque visuel), plantation de haies permettant la liaison avec les boisements existant conservés, travail des talus de déblai (plantation d'herbacées sur la hauteur du talus et replantation en crête de talus : principe de couture),

Enfin, l'efficacité des mesures de réduction proposées et le respect des émergences réglementaires pourraient être vérifiés par une campagne de contrôle sur le site en fonctionnement.

III.C CONCLUSION

Des insuffisances peuvent être relevées en ce qui concerne le site Natura 2000 dite «Basse vallée du Célé» qui mériterait une étude d'incidence « synthétique » à intégrer dans le volet naturaliste, l'inventaire réactualisé des ZNIEFF sur l'aire d'étude, et l'analyse des covisibilités entre l'infrastructure routière et le paysage.

L'intégration dans l'étude d'impact des résultats des dernières investigations de terrain menées en 2011 qui ont pour objectifs de compléter la connaissance naturaliste de l'aire d'étude (déplacements faunistiques, corridors écologiques...) et d'affiner la déclinaison opérationnelle et le suivi des mesures d'accompagnement (présentées par moment sous forme trop « théoriques ») apparaît essentielle pour parfaire l'étude d'impact.

D'une manière générale, l'analyse de l'état initial, l'évaluation des incidences du projet de la déviation de Cambes sur le milieu naturel et le milieu humain, et la définition de mesures pour supprimer, réduire ou compenser les effets négatifs se révèlent satisfaisants, l'étude d'impact répondant globalement aux objectifs qui lui sont assignés.

Pour le Préfet de la région Midi-Pyrénées

Autorité Environnementale

et par délégation,

Le Directeur régional,

Thierry GALIBERT

