

PREFETE DE LA REGION PICARDIE

Direction régionale de l'Environnement
de l'Aménagement et du Logement
de PICARDIE

**PROJET DE DOUBLEMENT DE LA DÉVIATION DE BOUCHOIR
RD 934 (AXE AMIENS - ROYE)
SUR LA COMMUNE DE BOUCHOIR (80)**

**AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
SUR L'ETUDE D'IMPACT**

Synthèse de l'avis

La route départementale (RD) n° 934, entre Amiens et l'autoroute A1 à Roye est à 2X2 voies, sauf dans le sens Roye-Amiens où elle traverse, par une chaussée bidirectionnelle, les agglomérations de Bouchoir et Domart-sur-la-Luce. Les déviations existantes, unidirectionnelles, sont à 2 voies dans le sens Amiens-Roye.

Le projet de doublement de déviation de Bouchoir, présenté par le Conseil Général de la Somme, consiste à mettre à 4 voies la déviation actuelle de Bouchoir. L'objectif du projet est d'améliorer la liaison routière entre Amiens et Roye et la sécurité routière, en limitant le trafic routier dans la traversée du bourg.

Le projet s'inscrit sur le territoire de la commune de Bouchoir, dans le département de la Somme, en dehors de zonages d'inventaires connus. Les sites Natura 2000 les plus proches sont à plus de 10 km.

L'étude d'impact fournie par le maître d'ouvrage est conforme, sur la forme, au code de l'environnement et son contenu est proportionné aux enjeux identifiés.

Les principes d'évitement et de réduction des nuisances ont été recherchés dès la conception du projet, par le choix de variantes. Des mesures sont proposées pour réduire les incidences du projet sur l'environnement. Aucune incidence significative n'est attendue sur les sites Natura 2000 présents alentours.

L'environnement a donc été pris en compte de manière satisfaisante par le projet.

Cependant, l'étude d'impact appelle des observations sur la compatibilité du projet avec les documents de planification et l'impact sur l'écologie.

La commune de Bouchoir est concernée par le plan de prévention des risques naturels (PPRN) « *mouvements de terrains* », approuvé par arrêté préfectoral du 12 juin 2008. Les terrains concernés sont classés en zone de contraintes modérées.

Le règlement du PPRN indique pour les voiries comprises dans cette zone que « *les travaux de création et de modification substantielle des caractéristiques géométriques et mécaniques de la voirie sont soumis à une étude de sol effectuée selon les prescriptions de la norme NF P 94-500 dont la finalité est de détecter la présence éventuelle de cavités et d'explicitier comment les mettre en sécurité le cas échéant. Les conclusions de cette étude de sol, notamment de dimensionnement des fondations et la nature des matériaux à utiliser, seront prises en compte pour la réalisation des travaux.* ». Des études de sols sont évoquées dans le dossier, mais sans précision sur la méthodologie utilisée.

Concernant la faune, les inventaires identifient la présence d'espèces protégées, dont une espèce d'amphibien, l'Alyte accoucheur (Crapaud accoucheur), en bordure du périmètre rapproché du projet. Un impact dérangement d'espèces protégées est attendu en phase travaux. De plus, le projet consommera de l'espace constituant potentiellement des aires de repos et de reproduction de ces espèces. Une demande de dérogation au titre de la protection des espèces est prévue.

Il est nécessaire de veiller à ce que les aménagements liés au projet ne présentent pas de risques pour les espèces protégées susceptibles de les utiliser au cours de leur cycle biologique.

L'autorité environnementale recommande :

- de confirmer la prise en compte du règlement du plan de prévention des risques naturels (PPRN) « *mouvements de terrains* », approuvé par arrêté préfectoral du 12 juin 2008, pour la méthodologie des études de sols réalisées ;
- de renforcer les boisements et les haies, en privilégiant les espèces champêtres et en les éloignant de la route d'au moins 10 mètres si possible ;
- d'équiper les bassins d'infiltrations de dispositifs empêchant l'accès direct des animaux entre les bassins et les voiries, ainsi que de dispositifs permettant aux animaux de s'extraire des bassins pour limiter le risque de noyade.

Amiens, le 9 février 2015

Pour la Préfète et par délégation
Le Secrétaire Général Adjoint
pour les Affaires Régionales



Emmanuel GILBERT

Avis détaillé

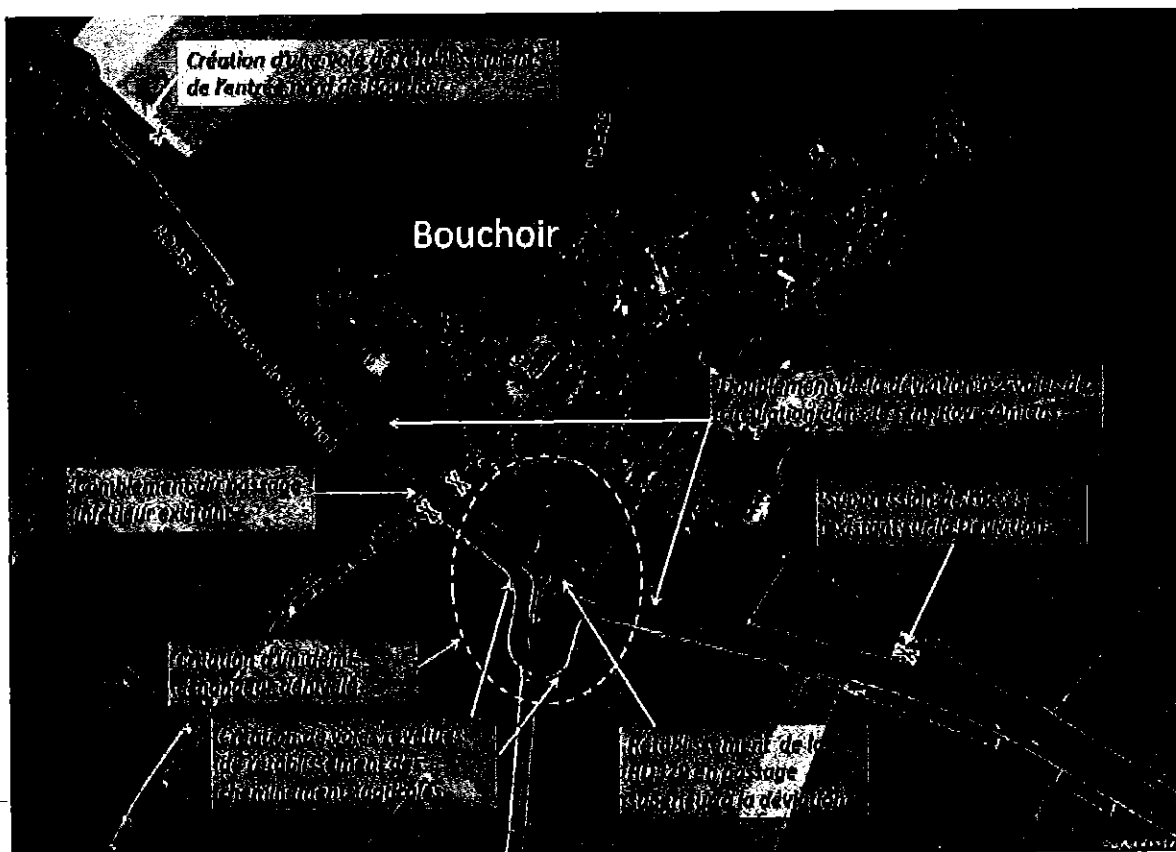
I. Présentation du projet

La RD 934, entre Amiens et l'autoroute A1 à Roye, est l'axe le plus fréquenté du département de la Somme, avec plus de 10 000 véhicules par jour. Cette route est à 2X2 voies entre Amiens et Roye, sauf dans le sens Roye-Amiens. Elle traverse par une chaussée bidirectionnelle les agglomérations de Bouchoir et Domart-sur-la-Luce. Les déviations existantes, unidirectionnelles, sont à 2 voies dans le sens Amiens-Roye.

Le projet de déviation de Bouchoir, d'une longueur de 2,2 km, situé sur le territoire de la commune de Bouchoir (80), consiste à mettre à 4 voies la déviation actuelle de Bouchoir.

L'objectif du projet est d'améliorer :

- le temps de déplacement entre l'autoroute A1 à Roye et Amiens ;
- le cadre de vie des habitants du centre de Bouchoir, en limitant le trafic routier (diminution du bruit routier, diminution de la pollution de l'air) ;
- la sécurité des usagers de la route, notamment les cyclistes, grâce à la suppression de carrefours dangereux.



Sa réalisation induit :

- l'arasement des boisements existants dans l'emprise des travaux ;
- des terrassements (déblais et remblais) ;
- des travaux de génie civil (construction d'ouvrages en béton) ;
- le stockage des matériaux et l'évacuation des déblais non réutilisés.

La durée des travaux est estimée à 2 ans (étude d'impact, page 98).

Les travaux comprendront :

- la création d'une voie de rétablissement à l'entrée nord de Bouchoir ;
- la création d'un demi-échangeur dénivelé, avec construction d'un pont permettant le rétablissement de la RD 329 au-dessus de la RD 934 ;

- le rétablissement de la voie communale reliant Arvillers à Folies ;
- le comblement du passage inférieur existant sur la voie communale reliant Arvillers à Folies et son remplacement par un passage à petite faune (carte 45 page 110) ;
- le rétablissement des cheminements agricoles coupés ;
- la reprise de l'assainissement pluvial ;
- des travaux de plantations.

II. Cadre juridique

Le projet présenté par le Conseil Général de la Somme est soumis à étude d'impact systématique au titre de l'article R122-2 du code de l'environnement (cf. annexe de l'article R122-2, rubrique 6°c : élargissement d'une route existante à 2 voies pour en faire une route à 4 voies).

Il fait l'objet d'une demande de déclaration d'utilité publique (DUP) et d'une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau. Conformément à l'article L126-1 du même code, s'agissant d'un projet public d'aménagement, il fera l'objet d'une déclaration de projet.

Conformément à l'article R122-7, I du code de l'environnement (CE), l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement a reçu le 11 décembre 2014, le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et le dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, comprenant l'étude d'impact, transmis par la préfète de la Somme.

Selon l'article R122-7 du code de l'environnement, l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement donne son avis sur le dossier d'étude d'impact dans les deux mois suivant sa réception. Selon l'article R122-6 du CE, l'autorité administrative compétente pour ce type de projet est la Préfète de région.

L'avis porte sur la qualité de l'évaluation environnementale produite par le pétitionnaire et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il ne préjuge en rien de l'avis qui sera rendu par l'autorité compétente pour autoriser le projet.

III. Analyse du contexte environnemental lié au projet

Le projet a fait l'objet d'un avis du préfet de département sur le degré de précision des études d'impact, auquel l'autorité environnementale a contribué par courrier en date du 4 décembre 2013.

Le projet est en dehors de zonages d'inventaires connus. Les sites Natura 2000 les plus proches sont à plus de 10 km :

- la zone spéciale de conservation (ZSC – directive « habitats ») « tourbières et marais de l'Avre », à environ 10 km, justifiée notamment par la présence d'une espèce de chauve-souris remarquable (Vespertilion à oreilles échancrées) ;
- la zone de protection spéciale (ZPS – directive « oiseaux ») « étangs et marais du bassin de la Somme », à environ 15 km, justifiée par la présence de 10 espèces d'oiseaux remarquables dont le Busard Saint-Martin.

De manière générale, le projet routier présente des enjeux en termes de :

- protection de la ressource en eau ;
- préservation de la biodiversité ;
- préservation du paysage ;
- cadre de vie des habitants (trafic routier, bruit, air) ;
- préservation de l'activité agricole ;
- protection des vestiges archéologiques.

IV. Analyse de l'étude d'impact

1- L'analyse du caractère complet du rapport environnemental (étude d'impact)

Le dossier comprend :

- la note de présentation générale de l'opération, version du 14 mai 2014 ;
- le « sous-dossier 1 : pièces communes aux trois enquêtes » comprenant :
 - l'étude d'impact version du 14/05/2014 ;
 - les plans utiles à la compréhension du projet ;
- le « sous-dossier 2 : dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) » comprenant :
 - les informations juridiques et administratives ;
 - la notice de présentation ;
 - le plan général des travaux ;
- le sous-dossier 3 : dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau ;
- le sous-dossier 4 : dossier d'enquête parcellaire.

L'article R.122-5 précise le contenu de l'étude d'impact, qui doit être en relation avec l'importance des travaux et aménagements projetés et avec leurs incidences prévisibles sur l'environnement.

Cette étude doit comprendre :

- une description du projet (chapitre 5) ;
- une analyse de l'état initial (chapitre 6) ;
- une analyse des effets directs et indirects (chapitre 8) ;
- une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus (chapitre 8.5) ;
- une esquisse des principales solutions de substitution examinées et les raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu (chapitre 7) ;
- les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme opposables et son articulation avec d'autres plans et programmes concernés (chapitre 13) ;
- les mesures envisagées pour supprimer, réduire et si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé (chapitre 8), ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes (chapitre 15 page 139) et les mesures de suivi (chapitre 14) ;
- une analyse des méthodes utilisées (chapitre 16) ;
- les noms et qualités précises et complètes du ou des auteurs de l'étude d'impact et des études qui ont contribué à sa réalisation (chapitre 2) ;
- lorsque la réalisation des travaux est fractionnée, l'étude d'impact de chacune des phases doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme (chapitre 3.4) ;
- pour les infrastructures de transport :
 - une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation (chapitre 8.4 page 118) ;
 - une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation de ces espaces (non concerné) ;
 - une analyse des coûts collectifs des pollutions, des nuisances et des avantages induits pour la collectivité (chapitre 10) ;
 - une évaluation de la consommation énergétique résultant de l'exploitation du projet (chapitre 10) ;
 - une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes utilisées pour les évaluer et en étudier les effets (chapitre 9) ;
- un résumé non technique (chapitre 1).

Le code de l'environnement prévoit que les projets soumis à étude d'impact font l'objet d'une évaluation de leurs incidences éventuelles au regard des objectifs de conservation des sites Natura 2000 (cf. articles L414-4 et R414-19 du CE). Cette évaluation figure au chapitre 8.7.

Sur la forme, l'étude d'impact est donc complète.

2 - Articulation des projets avec d'autres opérations d'un même programme

Le projet de doublement de la déviation de la RD 934 à Bouchoir s'inscrit dans un programme global d'aménagement de cet axe. Le dossier précise que le projet de doublement de la déviation de Bouchoir s'insère dans un programme de travaux plus vaste d'aménagement de la RD 934 entre Amiens et Roye (cf. étude d'impact, chapitre 3 pages 19 à 24). L'appréciation des impacts de l'ensemble du programme est analysée.

3 - L'analyse de la qualité du contenu du rapport environnemental et du caractère approprié des informations qu'il contient

Par rapport aux enjeux précédemment identifiés, l'analyse est proportionnée aux effets attendus du projet. L'état initial de l'étude d'impact permet d'identifier les enjeux locaux. Les principaux enjeux concernent le risque de mouvement de terrains, la consommation de terres agricoles, le cadre de vie des habitants et la préservation des ressources en eau. Les enjeux naturels de ce projet sont relativement faibles, même si la présence d'espèces protégées est mise en évidence.

Les impacts du projet sur les différentes thématiques sont analysés et des mesures correctives sont proposées et chiffrées.

L'étude d'impact appelle des observations sur deux points particuliers, à savoir la compatibilité du projet avec les documents de planification et l'impact sur l'écologie.

Concernant la compatibilité du projet avec les documents de planification, les terrains concernés par le projet de doublement de la déviation de Bouchoir sont en dehors des zones urbanisées de cette commune. La collectivité a prescrit l'élaboration d'une carte communale par délibération du 12 novembre 2008. Le document de planification n'est pas encore approuvé. Le règlement national de l'urbanisme continue donc à s'appliquer. Aucun dossier de mise en compatibilité n'est donc nécessaire.

La commune de Bouchoir est concernée par le plan de prévention des risques naturels (PPRN) « *mouvements de terrains* », approuvé par arrêté préfectoral du 12 juin 2008. Les terrains concernés sont classés en zone de contraintes modérées. Le règlement du PPRN indique pour les voiries comprises dans cette zone que « *Les travaux de création et de modification substantielle des caractéristiques géométriques et mécaniques de la voirie sont soumis à une étude de sol effectuée selon les prescriptions de la norme NF P 94 – 500 dont la finalité est de détecter la présence éventuelle de cavités et d'explicitier comment les mettre en sécurité le cas échéant. Les conclusions de cette étude de sol, notamment de dimensionnement des fondations et la nature des matériaux à utiliser, seront prises en compte pour la réalisation des travaux.* »

L'étude d'impact mentionne ce PPRN (page 42). Elle évoque des études géotechniques déjà réalisées et des contrôles de portance à réaliser en phase chantier, mais sans précision sur la méthodologie (pages 42 et 99).

Concernant l'enjeu hydrologique, le dossier précise que :

- la nappe d'eau souterraine est à 20 m de profondeur (page 39) ;
- le cours d'eau le plus proche, l'Avre, est à environ 5 km (page 41) ;
- aucune zone à dominante humide n'est répertoriée à proximité de l'aire d'étude (page 99).

En conséquence, aucune délimitation de zone humide n'a été réalisée. Les voiries couvrent 7 hectares et les talus 5,5 hectares (cf. dossier loi eau page 13). Des mesures de précaution en phase chantier sont prévues pour éviter toute pollution des eaux souterraines. La conception de l'assainissement des eaux pluviales prévoit une décantation et infiltration des eaux dans des bassins et fossés enherbés. Le risque d'impact sur la ressource en eau est évalué faible. Le projet est soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau, car le bassin versant intercepté par le système d'assainissement pluvial est d'environ 24 hectares.

Concernant l'enjeu écologique, l'étude faune-flore a fait l'objet de 7 inventaires de terrain en janvier, avril, mai, juin, juillet et septembre 2011, complétés par 2 relevés en janvier et septembre 2013. Ces périodes d'inventaires sont favorables à la détection de la majorité des espèces, même si elles ne couvrent pas un cycle biologique complet pour l'ensemble des espèces.

Les chauves-souris ont uniquement fait l'objet d'une analyse bibliographique.

Une cartographie des habitats naturels observés est présentée (étude d'impact, carte 27 page 49). Cette dernière montre la prédominance de terres cultivées avec toutefois la présence d'un bosquet au niveau du carrefour entre la déviation existante et la RD 929 et le long de la déviation existante. Les espèces observées sont listées avec indication de leur statut de protection.

Concernant la flore, aucune espèce protégée n'a été observée. La présence d'une espèce remarquable, la Patience crépue, est signalée (carte 28 page 52). Les espèces invasives ne sont pas identifiées, mais le dossier prévoit des mesures pour éviter leur développement (page 100).

Concernant la faune, les inventaires identifient la présence d'une espèce d'amphibien protégée, l'Alyte accoucheur (Crapaud accoucheur), en bordure du périmètre rapproché du projet (cf. carte page 92). L'étude conclut à un impact faible du projet sur ces populations. En effet, la fiche descriptive de cette espèce rappelle qu'elle est un hôte bien connu des parcs, jardins, bâtiments, ruines, cimetières et accotements routiers, parfois même en centre ville. Le têtard survit aisément dans des points d'eau de mauvaise qualité écologique, comme une mare de village recevant des eaux usées. Aucune mesure spécifique n'est prévue. Les mesures génériques prévues seront favorables à l'espèce (cf. page 27).

Néanmoins, le projet ne doit pas entraîner de destruction ou de perturbation intentionnelle des spécimens de cette espèce lors de la phase chantier du projet et de l'exploitation de l'ouvrage. De plus, la destruction, l'altération ou la dégradation des sites de reproduction et des aires de repos de ces animaux sont interdits.

De même, plusieurs espèces d'oiseaux protégées sont également recensées, dont le Busard Saint-Martin, le Goeland argenté et la Linotte mélodieuse. Deux espèces de mammifères protégés sont signalées : la Pipistrelle commune (chauve-souris) et le Hérisson d'Europe.

Un impact dérangement d'espèces protégées est attendu en phase travaux. De plus, le projet consommera de l'espace constituant potentiellement des aires de repos et de reproduction de ces espèces.

Une demande de dérogation au titre de la protection des espèces est donc prévue (page 147).

Les mesures réductrices en faveur de la faune comprennent un linéaire de haies le long de la RD 934 pour limiter les collisions avec les oiseaux et chauves-souris et un passage à petite faune (pages 106 à 111). Pour les haies, il est recommandé de privilégier les espèces champêtres. Pour le passage faune, il est à noter que l'étude d'impact évoque deux solutions (pages 108 et 109) : la conservation de la liaison actuelle (chemin d'exploitation) ou le bouchage partiel de l'ouvrage existant, couplé à la pose d'un cadre permettant le passage de la petite faune. La première solution, conservant la liaison du chemin d'exploitation, apparaît intéressante aussi pour les autres usages.

Cependant, il est également important de veiller à ce que les aménagements liés au projet ne présentent pas de risques pour les espèces protégées susceptibles de les utiliser au cours de leur cycle biologique.

Ainsi, une distance minimale suffisante entre les voiries et implantations de haies peut permettre de limiter les risques de collisions. Les préconisations visant à limiter le risque de collisions pour les animaux qui suivent les linéaires de haie, sont de respecter une distance de 10 à 20 m. Or, le dossier mentionne une implantation de haie à 8,5 m de la route (cf. figure 25 page 113). Il évoque aussi, page 123, d'autres haies (« de type 2 ») qui ne sont pas décrites.

Enfin, la description des bassins d'infiltration doit être précisée, notamment en ce qui concerne la possibilité d'y accueillir des batraciens (accès à sécuriser). Ils doivent comporter des dispositifs empêchant l'accès direct des animaux entre les bassins et les voiries, ainsi que des dispositifs permettant aux animaux de s'extraire des bassins pour limiter le risque de noyade.

Concernant les sites Natura 2000, compte tenu de la relative faible ampleur du projet et de la distance des sites Natura 2000, dont le plus proche est à environ 10 km, l'évaluation des incidences sur ces sites conclut qu'il n'y aura pas d'effets significatifs sur la conservation des habitats et espèces.

Concernant la consommation de terres agricoles (de l'ordre de 12 hectares), l'étude d'impact indique que les surfaces nécessaires au projet seront achetées dans le cadre de la convention signée avec la SAFER (page 116). Le choix de la variante a été réalisé de manière à réduire au maximum la consommation de terres agricoles.

Concernant le paysage, l'étude présente quelques photographies, croquis et photomontages (pages 111 à 114). Le demi échangeur au sud va fortement impacter le paysage, car il s'agit d'un passage supérieur. Un boisement est prévu du côté des habitations. Cependant, les boisements à créer (carte 46 page 111) semblent moins étendus que les boisements qui seront arasés. Des créations de boisements au sud de la D934 permettraient de mieux intégrer cet ouvrage, quitte à supprimer les vues prévues sur le village (page 112).

Concernant la préservation du patrimoine, un diagnostic archéologique est prévu.

Concernant le bruit, une étude acoustique a été réalisée entre le 15 mars 2010 et le 17 mars 2010 par le CEREMA (ex CETE). Elle montre une ambiance sonore modérée inférieure à 65 dB(A) de jour et 60 dB(A) de nuit. Elle conclut à une augmentation non significative du bruit sur la déviation (inférieure à 2 dB(A)). Aucune mesure corrective n'est prévue (cf. étude d'impact pages 80 et 116). Ces résultats sont basés sur une augmentation de trafic moyen de 2% par an (page 132).

Le résumé non technique (7 pages) reprend les conclusions des principaux chapitres, qu'il synthétise.

V. Justification du projet et prise en compte de l'environnement par le dossier de demande d'approbation du projet

Le projet s'inscrit sur un secteur présentant une relative sensibilité environnementale, notamment en termes de risques de mouvement de terrain. Pour répondre à ces enjeux, des études ont été réalisées sur chaque thématique.

Plusieurs variantes ont été envisagées :

- la solution de rendre la déviation existante bidirectionnelle (une voie dans chaque sens) a été écartée, notamment pour des motifs de lisibilité et de cohérence de l'itinéraire ;
- la solution de doublement de la déviation existante, retenue pour des motifs de moindre consommation de terres agricoles, a fait l'objet d'une variante nord plus proche du bourg et d'une variante sud plus éloignée : la variante nord a été retenue en raison de ses moindres effets défavorables sur l'environnement après mise en place des mesures.

Les principes d'évitement et de réduction des nuisances ont été recherchés dès la conception du projet, par le choix de variantes. Des mesures sont proposées pour réduire les incidences du projet sur l'environnement. Aucune incidence significative n'est attendue sur les sites Natura 2000 présents alentours.

L'environnement a donc été pris en compte de manière satisfaisante par le projet.

L'autorité environnementale recommande :

- de confirmer la prise en compte du règlement du plan de prévention des risques naturels (PPRN) « *mouvements de terrains* » approuvé par arrêté préfectoral du 12 juin 2008, pour la méthodologie des études de sols réalisées ;
- de renforcer les boisements et les haies, en privilégiant les espèces champêtres et en les éloignant de la route d'au moins 10 mètres si possible ;
- d'équiper les bassins d'infiltrations de dispositifs empêchant l'accès direct des animaux entre les bassins et les voiries, ainsi que de dispositifs permettant aux animaux de s'extraire des bassins pour limiter le risque de noyade.