

Annexe n°2: commentaire sur la rubrique « 7 Auto évaluation »

Un pré cadrage écologique approfondi « faune flore » (voir document en annexe) a été produit en septembre 2014 par le bureau d'études « CBE Environnement » sur l'ensemble de la zone et à l'Est du projet en particulier, puisque un premier tracé de contournement avait aussi été envisagé (voir plan de situation des 2 solutions) en pièce jointe. Le résultat de l'étude montre que l'impact sur les milieux naturels et les risques de destruction d'habitat, d'espèces patrimoniales et d'individus sont faibles en ce qui concerne la variante d'aménagement sur place que nous avons privilégiée.

Dans la situation actuelle, la seule nuisance potentielle majeure sur cette zone sensible du canal du Moulin et de sa ripisylve, sont les écoulements diffus des eaux de la demi chaussée Est dans le milieu naturel et vers le canal. Il n'existe en effet pas de fossé de collecte de ces eaux sur la demi chaussée Est.

Les mesures suivantes ont donc été privilégiées :

EVITER :

- Au niveau de la géométrie du projet : Le tracé routier de l'aménagement de sécurité au PN6 se situe à l'emplacement actuel de la chaussée et ne modifie pas le fonctionnement général de la RD6 au droit du PN6 (tracé identique à l'existant, trafic inchangé). Le profil en long du projet routier est également identique à l'existant et l'emprise du projet utilise la totalité de la chaussée existante afin de limiter la surface supplémentaire imperméabilisée et l'impact sur le milieu naturel.
- Au niveau des zones naturelles : Le seul milieu à enjeu fort est la branche du canal du Moulin (le Sénot ou canal du Moulin) proche de la chaussée. Il n'y a pas cependant d'effet direct du projet sur cette zone puisque le tracé de la chaussée existante a été déporté vers l'Ouest afin de ne pas impacter le canal (pas de destruction d'espace, de milieux naturels ou d'espèces, pas de perturbation d'éventuel corridor écologique).

REDUIRE COMPENSER :

- Au niveau du foncier agricole : L'impact sur les terres agricoles est faible (1500m²) mais fera cependant l'objet de mesures d'accompagnement.
- Au niveau du bâti et des propriétés acquises : L'impact sur les propriétés privées est réduit. Seule une partie d'habitation nécessite une démolition. Les mesures de compensations d'usage seront appliquées.

MESURES D'AMELIORATION :

- Le projet prévoit, dans ses mesures destinées à préserver les espaces naturels évités par le projet, l'élimination des rejets directs des eaux de plateforme dans le milieu naturel (principalement le Sénot et sa ripisylve). Une étude hydraulique spécifique permettra de dimensionner le réseau de collecte et de traitement des eaux de la plateforme (fossés, cunette, noues et bassins de rétention) avant rejet dans le milieu naturel. Le principe et le dispositif de rétention et de traitement des eaux seront soumis à la validation des services de la Police de l'Eau afin de se conformer aux obligations réglementaires. Le projet améliorera donc très sensiblement la situation actuelle dans ce domaine.
- D'un point de vue fonctionnel et paysager, la création de plates-bandes végétalisées et de contre allées à la circulation « apaisées », contribuera d'une part à gommer ce caractère purement « routier » et d'autre part, à remettre en valeur ce secteur semi urbanisé.

Conclusion : De par sa situation au droit de la chaussée existante et son faible impact prévisible sur le milieu naturel le projet d'aménagement sur place de la traversée du PN6 ne nécessite pas, à notre sens, d'étude d'impact spécifique sur l'environnement.