



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER
En charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

**Direction Régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
Provence-Alpes-Côte d'Azur**

Aix en Provence, le

19 JAN. 2010

Service Biodiversité Eau Paysages

Unité Sites Paysages Impacts

Adresse de correspondance :

CS 80065 le Tholonet

13182 Aix en Provence cedex 5

Monsieur le Préfet de Vaucluse
Préfecture de Vaucluse
84905 Avignon cedex 09

Référence : SBEP-FGM 2010-021

Vos réf. : votre courrier du 21 décembre 2009

Affaire suivie par : Frédérique GERBEAUD MAULIN

Frederique.maulin@developpement-durable.gouv.fr

Tél. 04 42 66 65 91 – Fax : 04 42 66 66 01

Objet : réaménagement de l'échangeur d'Avignon
nord sur le territoire des communes de Sorgues,
Vedène et le Pontet

Avis de l'autorité environnementale

Objet : Avis de l'autorité environnementale pour le projet de Echangeur Nord d'Avignon

Maître d'ouvrage : Conseil Général de Vaucluse (84)

Projet situé sur le territoire des communes de Sorgues, Vedène et le Pontet

Références : votre transmission en date du 21 décembre 2009

Pièces jointes : Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique pour le réaménagement de l'échangeur Avignon Nord + avis des services et chambres consulaires sur les dossiers précédents

Date de réception par l'autorité environnementale / DREAL : 22 décembre

Date de l'accusé de réception de l'autorité environnementale : 4 janvier 2010

Consultation de la préfecture de département : avis réceptionnés au moment de la saisine de la DREAL

1. Présentation du projet

La zone nord-est de l'agglomération avignonnaise et en particulier la zone du Pontet-Vedène-Sorgues accueille une zone commerciale importante générant des flux automobiles en constante croissance (+1,1% d'après l'étude de trafic en annexe). Plusieurs axes desservent cette zone dont les RD225, 942 et 53 et, l'échangeur autoroutier Avignon nord. L'ensemble convergeant vers un seul échangeur dénivelé régulièrement saturé aux heures de pointes, notamment celles du soir (17-18 heures).

Présent
pour
l'avenir

Des projets d'extension du centre commercial au sud de la RD225 se réaliseront à court et moyen termes. Les flux qui seront générés par ces nouveaux équipements commerciaux exacerberont les dysfonctionnements actuels.

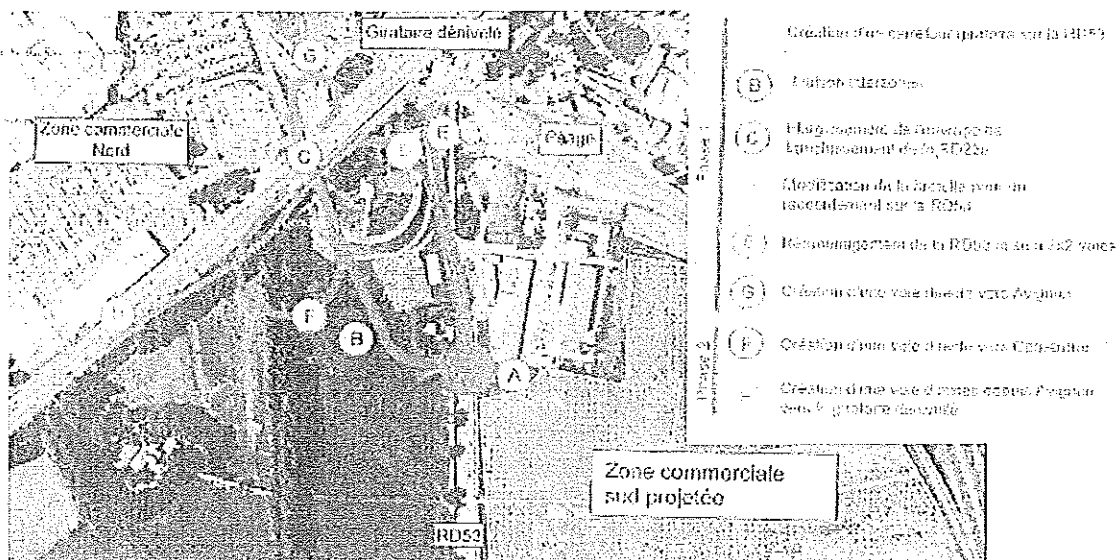
Le réaménagement de l'échangeur d'Avignon nord se justifie donc par la saturation de ce giratoire dénivelé au droit de la RD225 sur lequel déboucherait l'axe de desserte de la nouvelle zone commerciale sud. En effet, l'accès à cette nouvelle zone commerciale se fera à partir de la RD53, via le giratoire et participera d'autant à la saturation des déplacements sur le système viaire actuel.

Le projet dans ce cadre, comprend de nombreux aménagements visant à fluidifier les trafics et les échanges depuis la RD225j, la RD53 et l'A7 sur la zone commerciale existante à partir du giratoire.

Deux phases sont prévues : la première vise à l'aménagement des axes existants en améliorant leur capacité et réalisant des équipements complémentaires au système routier (giratoire, bretelle d'accès...), la seconde phase comprend des travaux nécessitant le déplacement du canal de Vaucluse et la rectification du canal de Crillon.

En phase 1, les travaux suivants seront réalisés : élargissement et mise à double sens de l'ouvrage de franchissement de la RD225 faisant le lien entre les deux zones commerciales nord et sud (ptC), création de la liaison inter-zone depuis la RD53 (ptB), bretelle d'accès à la RD53 depuis la RD2258 (ptD), aménagement de la RD53 (ptE), giratoire sur la RD53 (ptA), réalisation de la boucle d'accès à la RD225 (ptG)

En phase 2, les aménagements de la bretelle d'accès à la RD225 (ptF) et le rétablissement de la voie de sortie de la RD225 (ptH) seront réalisés.



2. Cadre juridique

Compte tenu de l'importance et des incidences du projet sur l'environnement, celui-ci 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 R122-1-1 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 Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement. Par arrêté préfectoral 2009-273 en date du 04 septembre 2009, le directeur de la DREAL a délégué de signature du préfet de région pour signer l'avis de l'autorité environnementale.

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 comporte l'ensemble des documents exigés à l'article R122-3 du code de l'environnement.

Le dossier a été déclaré recevable par l'autorité en charge d'autoriser ou d'approuver le projet et soumis à l'avis de l'autorité environnementale le 22 décembre 2009.

Le présent avis, transmis au maître d'ouvrage, sera porté à la connaissance du public : il sera joint au dossier d'enquête et mis en ligne sur Internet par l'autorité en charge de le recueillir.

Cet avis porte sur la qualité du dossier d'enquête, en particulier l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet.

3. Les enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Le secteur d'Avignon nord fait l'objet de projets de développements importants économiques. Pour autant, cette zone est l'une des « portes d'entrée » de l'agglomération d'Avignon et nécessite en conséquence un traitement de valorisation particulier. Le présent projet de réaménagement de l'échangeur nord d'Avignon s'insère dans ce contexte global. Si ce dernier vise à améliorer les dysfonctionnements actuels et futurs de congestion automobile à court terme, des réflexions en cours sur le devenir de l'ensemble de cette zone s'envisagent à plus long terme. Ainsi, une étude de l'aménagement global du pôle de bassin de vie d'Avignon nord a été initiée et a pour objet de mobiliser les acteurs multiples de territoire en faveur d'un projet offrant plus de lisibilité et de cohérence à ce territoire en matière d'urbanisme, d'économie et de déplacements.

Les enjeux sur ce territoire sont donc essentiellement à caractéristiques péri-urbaines et concernent les thématiques liées à :

- la protection de l'intégrité des caractéristiques du canal de Vaucluse et de la fonctionnalité du canal de Crillon,
- les conditions de mobilité et de déplacements à terme sur l'ensemble des deux zones commerciales,
- l'insertion paysagère de ce réaménagement routier dans un environnement à l'interface entre une zone aujourd'hui très « urbaine et commerciale », une zone au sud en devenir urbain et commercial et un secteur encore rural quelque peu préservé.

Le canal de Vaucluse et du Crillon constituent le réseau hydrographique de la zone d'étude. Chacun d'entre eux arbore un rôle particulier au sein de cette zone. Alors que le canal de Vaucluse présente des caractéristiques hydrobiologique et écologique intéressantes et collecte une grande partie des eaux pluviales des communes alentour, le canal de Crillon quant à lui, joue un rôle dans le cadre de la défense incendie de la zone commerciale et du dépôt pétrolier du Pontet. Les fonctionnalités écologiques (floristiques et faunistiques) des abords sont très perturbées et dégradées, les activités anthropiques étant prépondérantes et dérangeantes.

A l'échelle de la zone commerciale nord et à terme, la zone commerciale sud, il existe des enjeux particuliers sur la mise en œuvre effective de modes de déplacements alternatifs. Plusieurs réflexions sont en cours qui ont comme objectif de proposer des aménagements en matière de déplacements en modes « doux ». Il s'agit en particulier du projet de halte SNCF (optionnelle) dans le cadre de la ligne Avignon-Carpentras prévue pour 2014 et des plans de déplacements Inter entreprises que mène la CCI, via une convention cadre Région-Ademe. A

terme, des aménagements proposeraient des offres de services (plate-forme inter-modale bus/voiture, vélo/piéton, train/vélo) qui permettent de substituer une partie du trafic automobile par d'autres modes. Il semble que dans le contexte d'aménagement global cet élément doit être bien pris en compte au moment de la réalisation du projet routier en intégrant des caractéristiques techniques routières compatibles avec l'accueil d'autres modes que la voiture individuelle.

Enfin, l'insertion paysagère fera partie des éléments de mesure qui participeront à la revalorisation de l'ensemble de cette zone particulièrement dégradée par les équipements aux caractéristiques architecturales très contrastées et hétérogènes. Les zones de contact entre des secteurs encore ruraux (domaine de l'Archicote) et en cours de devenir urbain, sont aujourd'hui marquées par des équipements lourds tels que la RD225 et le front de la zone commerciale nord. La transition est donc très brutale. Cette rupture visuelle est d'autant plus perceptible qu'elle concerne aussi bien les routes (2x2 de la RD225 et RD53 encore rurale), l'architecture (bâtiments industriels et domaine agricole), les modes d'urbanisation (dense et lâche), les plantations (horticoles au nord, agricoles ou semi-naturelles au sud), l'occupation des espaces, rythme de vie, les perceptions... L'enjeu est dans ce cadre de gérer cette interface en apportant des éléments paysagers favorables qui permettent d'effacer les contrastes visuels peu esthétiques et de maintenir une ambiance paysagères correcte aux abords de l'Archicote.

4. Qualité du dossier de demande d'autorisation

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

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

Le programme correspond à l'opération.

4.1. Etat initial et identification des enjeux environnementaux sur le territoire par le porteur de projet

Par rapport aux enjeux présentés dans la partie 3, le dossier a abordé les principaux aspects au niveau de l'analyse de l'état initial. Toutefois, si l'aspect trafic fait l'objet d'un volet spécifique relevant les capacités actuelles du giratoire dénivelé, les éléments relatifs aux projets envisagés pour proposer des alternatives au mode « tout voiture » ne sont pas présentés. Les politiques du département et locales en matière de déplacements alternatifs ne sont pas exposées. Ces points mériteraient d'être approfondis au cours de l'instruction sans nuire à la possibilité du public de se prononcer valablement sur le dossier

Articulation du projet avec les plans et programmes concernés

	CONCERNE OUI/NON	PRISE EN COMPTE	COMMENTAIRES
SCHEMA DES CARRIERES	OUI	NON	PAS NECESSAIRE D'APPROFONDIR
SDAGE	OUI	OUI	ARRETE DU 20 NOVEMBRE 2009 PORTANT APPROBATION DU SDAGE DU BASSIN RHONE- MEDITERRANEE ET ARRETANT LE PROGRAMME PLURIANNUEL DE MESURES
SCOT DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON	OUI	OUI	PROCEDURE EN COURS
PLU, POS	OUI	OUI	

PDU GRAND AVIGNON	OUI	OUI	CHAPITRE APPARAISSANT UNIQUEMENT DANS LES MESURES RELATIVES AUX DEPLACEMENTS
PRQA	OUI	NON	
PPA PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE DE L'UNITE URBAINE D'AVIGNON	OUI	OUI	MESURE 16 SUR LA CREATION DE STATIONNEMENTS SELECTIFS POUR REDUIRE LES EMISSIONS D'OXYDE D'AZOTE EN CAS DE DEPASSEMENT DES SEUILS
PLAN DEPARTEMENTAL DES DECHETS BTP	OUI	NON	
PLAN DEPARTEMENTAL DES DECHETS ET ASSIMILES	NON	NON	

L'étude a pris en compte la plupart des plans et programmes visés dans le tableau ci-avant. Toutefois, le dossier a omis de citer expressément certains d'entre eux pour lesquels cependant, il n'apparaît pas nécessaire d'approfondir le dossier. En effet, les éléments techniques ont été pris en compte dans l'évaluation et pourront faire l'objet de précisions dans la suite de l'instruction du dossier si nécessaires.

Pour ce qui concerne la compatibilité avec le SDAGE, les éléments présentés sont ceux relatifs au SDAGE RMC pour la période 2005-2010. Le SDAGE RM 2010-2015 est approuvé depuis novembre 2009, et afin d'éviter tout risque de contentieux, il est nécessaire d'apporter des éléments de contexte en précisant que l'objectif d'atteindre le bon état écologique est porté à 2015 pour ce qui concerne le canal de Vaucluse. Le dossier loi sur l'eau précisera si le projet est compatible avec cet objectif étant donné les mesures qui seront prises.

Sans nuire à la possibilité du public de se prononcer valablement sur le dossier, le demandeur devra donc approfondir ce point durant la phase d'instruction.

4.2. Analyse des effets du projet sur l'environnement

Phases du projet

L'étude prend en compte tous les aspects du projet : les phases de chantier et la période d'exploitation.

Toutefois, sans nuire à la possibilité du public de se prononcer valablement sur le dossier, les conditions de mise en œuvre de ce chantier « sous circulation » (sécurité, points de conflits, impacts économiques, période d'intervention...) et l'évaluation des impacts sur le canal de Vaucluse pendant le chantier de la phase 1, mériteraient d'être approfondies pendant la phase d'instruction.

Analyse des impacts

Par rapport aux enjeux présentés, le dossier présente une analyse correcte des impacts du projet sur les différentes composantes environnementales. Les impacts sont identifiés et traités. Il prend en compte les incidences directes, permanentes ou temporaires du projet sur l'environnement.

Toutefois, sans nuire à la possibilité du public de se prononcer valablement sur le dossier, l'analyse néglige les effets et les articulations de cet aménagement routier avec les projets visant le développement des modes alternatifs de déplacements. Ce point, est aujourd'hui non

traité, à la fois dans la présentation des projets portés par la CCI dans le cadre des plans de déplacement Inter entreprises et dans l'éventualité, d'une halte optionnelle SNCF «ZA le Pontet» dans le cadre de la ligne Avignon Carpentras. Il n'est donc pas précisé si le projet est compatible, voire intègre avec ces démarches de projets à plus long terme. Les caractéristiques techniques (profil en travers) du projet ne considèrent pas la possibilité d'intégrer une piste cyclable ou un Transport en Commun en Site Propre (TCSP), en particulier sur l'ouvrage de franchissement de la RD225 faisant le lien entre la zone nord et la future zone sud ou la RD53 qui représente un autre accès à la zone commerciale sud. L'adaptation de cet ouvrage d'art et des emprises sur la RD53 sera plus complexe et coûteuse a posteriori.

Qualité de la conclusion

L'étude conclut à la présence d'impact du projet sur l'environnement. Elle propose des mesures d'évitement, de réduction adaptées.

4.3. Justification du projet

Les justifications ont bien pris en compte les objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national à savoir meilleures technologies disponibles, réduction du risque à la source, changement climatique, biodiversité, paysages, ressources (énergie, eau, matériaux), santé publique....

4.4. Mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser les impacts du projet

Au vu des impacts réels ou potentiels présentés, l'étude présente de manière correcte les mesures pour supprimer et réduire les incidences du projet. Ces mesures sont cohérentes avec l'analyse de l'environnement et les effets potentiels du projet.

4.5. Résumé non technique de l'étude d'impact

Le résumé non technique aborde tous les éléments du dossier, hormis ceux liés aux modalités de transports alternatifs. Pour autant, le contenu est lisible et clair.

4.6. Analyse des méthodes

L'étude d'impact présente une analyse correcte des méthodes utilisées pour analyser les effets du projet sur l'environnement.

4.7. Prise en compte de l'environnement par le projet

Le projet prend en compte l'ensemble des enjeux environnementaux présents sur l'aire d'étude. Il détaille en particulier ceux pour lesquels des mesures s'avèrent nécessaires pour réduire correctement les effets sur les milieux aquatiques, les paysages et les riverains. Néanmoins, l'analyse des impacts présente une insuffisance sur la partie concernant les modes alternatifs, l'anticipation de leur mise en œuvre et leur intégration dans la conception de ce projet routier. Ce dernier n'a pas été conçu en considérant qu'il s'intègre dans un projet plus global qui interviendra sur l'ensemble de ces zones commerciales nord et sud. Ses caractéristiques visent à fluidifier et absorber à terme exclusivement du trafic routier.

Par ailleurs, l'étude d'impact ne prévoit pas un dispositif de suivi. Ce dernier sera nécessaire en particulier sur la phase 2 de l'opération par rapport au déplacement des canaux de Vaucluse et de Crillon. Ce volet pourra être approfondi au cours de la phase d'instruction et pourra donner lieu à des prescriptions dans le dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

5. Conclusion de l'avis de l'autorité environnementale

En conclusion, le dossier d'étude d'impact aborde l'ensemble des enjeux de l'aire d'étude.

5.1. Avis sur le caractère complet de l'étude d'impact, la qualité et le caractère approprié des informations qu'elle contient

D'une manière générale, l'étude d'impact est claire, concise. Elle est complète et comporte toutes les rubriques exigées par le code de l'environnement.

A contrario, certaines informations mettent insuffisamment en évidence la pertinence et la suffisance des caractéristiques techniques du projet pour la prise en compte du développement des modes alternatifs de transport sur l'ensemble des deux zones commerciales à terme.

5.2. Avis sur la manière dont le projet prend en compte l'environnement

Le projet a globalement bien identifié et pris en compte les enjeux environnementaux. La conception du projet et les mesures prises pour supprimer, réduire les impacts sont dans l'ensemble appropriées au contexte et aux enjeux

Dans ce contexte paysager à l'interface entre une zone commerciale nord aux qualités architecturales et paysagères dégradées et une zone présentant encore des caractéristiques rurales, les enjeux liés à l'insertion d'un objet routier sont importants. Les aménagements paysagers permettent de maintenir cette zone de lisière de manière artificielle en maintenant une relative qualité des abords du domaine encore rural de l'Archicote.

Par ailleurs, le déplacement du canal de Vaucluse dans une deuxième phase est un point fort de ce projet qui nécessite une attention particulière. Les modalités de préservation de l'intégrité des milieux ou leur reconstitution et de leur suivi demandent à être précisées dans la suite de l'instruction, en particulier lors de l'élaboration du dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

Ce projet routier présente une faiblesse quant à sa remise en perspective dans le cadre du projet plus global d'aménagement de l'ensemble de cette large zone commerciale. En effet, il ne prend pas en compte des possibilités de développement des modes alternatifs qui pourraient être développés sur ce secteur et qui demanderaient à ce que le réseau viaire puisse être en capacité de supporter d'autres modes que les voitures ou poids lourds. Ceci est particulièrement vrai pour la bretelle de franchissement de la RD225 entre les deux zones commerciales nord et sud.

Enfin, les travaux sous circulation dans ce secteur vont générer de lourdes perturbations sur le trafic dans ce secteur très sollicité, ces effets de phase chantier mériteraient d'être approfondis lors de la phase d'instruction.

Le Directeur Régional Adjoint de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement


Olivier ROUSSET

