



*Liberté • Égalité • Fraternité*  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DEUX-SÈVRES

RECUEIL DES ACTES  
ADMINISTRATIFS SPÉCIAL  
N°79-2016-129

PUBLIÉ LE 14 NOVEMBRE 2016

# Sommaire

## **DREAL**

79-2016-10-18-004 - Arrêté n°61, déclaration de projet : projet d'aménagement du  
demi-échangeur RN 149/ RD 35, commune de Bressuire (34 pages)

Page 3

DREAL

79-2016-10-18-004

Arrêté n°61, déclaration de projet : projet d'aménagement  
du demi-échangeur RN 149/ RD 35, commune de  
Bressuire

PRÉFET DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement  
et du logement Nouvelle-Aquitaine

Bordeaux, le 18 OCT. 2016

Service Déplacements Infrastructures Transports  
Département Investissements Routes Nationales  
Site de Poitiers

Arrêté n° 61

**DECLARATION DE PROJET**  
**Projet d'Aménagement du demi-échangeur RN149 / RD 35**  
**Commune de Bressuire**

L'Etat représenté par Monsieur le Préfet de la région Nouvelle-Aquitaine ;

Vu le code de l'environnement et notamment les articles L. 122-1 et suivants, L. 123-1 à L.123-19, L. 126-1, L. 214-1 à L.214-6, R 122-1 et suivants, R. 123-1 à R. 123-27, R. 126-1 à R. 126-4, R. 214-1 à R. 214-31 ;

Vu le code de la voirie routière, notamment ses articles L. 123-1, L. 151-1 à L. 151-5 et R. 151-1 à R. 151-7 ;

Vu le code des relations entre le public et l'administration, notamment son article L. 134-1 ;

Vu la loi n° 2015-992 du 17 août 2015, relative à la transition énergétique pour la croissance verte, notamment son article 145 III ;

Vu l'ordonnance n° 2014-619 du 12 juin 2014 relative à l'expérimentation d'une autorisation unique pour les installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation au titre de l'article L. 214-3 du code de l'Environnement ;

Vu le décret n° 2014-751 du 1<sup>er</sup> juillet 2014 d'application de l'ordonnance susvisée ;

Vu le décret du 24 octobre 2001 déclarant d'utilité publique les travaux d'aménagement à 2 x 2 voies de la route nationale 149 entre Cholet et Bressuire portant mise en compatibilité du plan d'occupation des sols des communes de La Tessoualle dans le département de Maine et Loire, de Mauléon, Saint-Pierre-des-Echaubrognes, Nueil-Sur-Argent, Le Pin et Bressuire dans le département des Deux-Sèvres et conférant le caractère de route Express à cette route entre Cholet et Bressuire et la déviation de Bressuire ;

Vu le décret du 24 octobre 2011 prorogeant les effets de la déclaration d'utilité publique prononcée par le décret du 24 octobre 2001 précité ;

Vu le dossier déposé en préfecture des Deux-Sèvres, en vue d'être soumis à une enquête publique unique, et comportant notamment une étude d'impact conformément à la rubrique 6°b) du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement ;

Vu l'avis de l'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable du 17 février 2016 ;

Vu l'avis de la Direction régionale des affaires culturelles Poitou-Charentes du 16 septembre 2015 ;

Vu la décision de Mme le Président du tribunal administratif de Poitiers en date du 22 avril 2016 portant désignation du commissaire enquêteur et de son suppléant ;

Vu l'arrêté du préfet des Deux-Sèvres, en date du 04 mai 2016, portant ouverture d'une enquête publique préalable aux travaux ;

Vu l'enquête publique qui s'est déroulée du lundi 30 mai 2016 au vendredi 1er juillet 2016 inclus ;

Vu le dossier d'enquête publique, le rapport, les conclusions motivées et l'avis favorable du commissaire enquêteur du 29 juillet 2016 ;

Vu la délibération du Conseil municipal de La Ville de Bressuire en séance du 27 juin 2016, publiée le 05 juillet 2016 ;

**Considérant les éléments suivants :**

## **I. Intérêt général de l'opération**

### **1) Présentation globale du projet**

Le décret du 24 octobre 2001, avait déclaré d'utilité publique les travaux d'aménagement à 2 x 2 voies de la RN149 entre Cholet et Bressuire. Au cours de l'enquête préalable à cette déclaration d'utilité publique, la demande de réalisation du demi-échangeur RN 149 / RD 35 avait été formulée par la commune de Bressuire et par le Conseil Départemental des Deux-Sèvres. Cette demande a reçu un avis favorable et l'État s'est engagé à le réaliser.

Les constructions des chaussées principales en section courante sont aujourd'hui terminées et il reste donc à réaliser ce demi-échangeur routier sur la déviation de Bressuire.

L'aménagement permettra les échanges de circulation en provenance ou en direction de Parthenay ou Poitiers, avec Bressuire.

### **2) Description du projet**

Le projet consiste à créer deux bretelles unidirectionnelle reliant la RD35 et la RN 149, ainsi que deux giratoires d'extrémité sur la RD35 pour assurer la sécurité des mouvements d'échanges. Le projet prévoit également deux voies de rétablissement de desserte de parcelles agricoles et de deux bassins d'orage.

### **3) Adéquation du projet aux objectifs d'intérêt général**

Cette opération vise à désengorger la circulation routière dans l'agglomération de Bressuire et à faciliter les accès importants vers Poitiers et Parthenay, répondant ainsi à un intérêt collectif.

## II. Procédures administratives menées dans le cadre du projet

### 1) Étude d'impact

Une étude d'impact a été réalisée et détaille les différents impacts du projet sur l'environnement au titre de l'article L. 123-1 à L. 123-19 ainsi que R. 123-1 à R. 123-27. L'autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable a émis un avis délibéré sur le projet adopté lors de sa séance du 17 Février 2016. Un mémoire en réponse du 05 avril 2016, tenant compte des recommandations de l'Autorité Environnementale a été joint au dossier d'enquête publique.

### 2) Déclaration auprès de la DRAC

Le projet a fait l'objet d'une déclaration auprès des services du patrimoine de la direction régionale des affaires culturelles (DRAC), qui n'a pas émis de prescription particulière en matière d'archéologie préventive. Conformément à l'article L. 522-4 du code du Patrimoine, la DRAC peut cependant être amenée à émettre une prescription sur les terrains pendant un délai de 5 ans.

## III. Conclusion de l'enquête publique

La déclaration de projet pour l'aménagement du demi-échangeur RN 149 / RD 35 situé sur la commune de Bressuire s'inscrit dans le cadre des dispositions de l'article L. 126-1 du code de l'environnement. Ce dernier prévoit que, lorsqu'un projet public de travaux d'aménagement ou d'ouvrage ne donnant pas lieu à déclaration d'utilité publique fait l'objet d'une enquête publique, le maître d'ouvrage responsable du projet doit se prononcer sur l'intérêt général de l'opération projetée.

A l'issue de l'enquête publique qui s'est déroulée du 30 mai au 1<sup>er</sup> juillet 2016, le commissaire enquêteur a émis un avis favorable le 19 juillet 2016, précisant « à ce que cet aménagement s'effectue dans le strict respect des propositions et engagements formulés au dossier mis à l'enquête ».

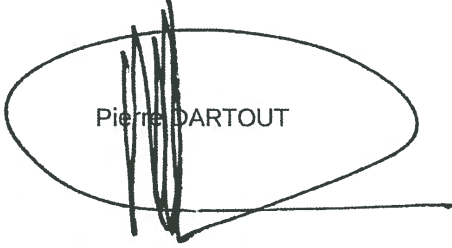
### DÉCIDE :

**Article 1<sup>er</sup> :** Est déclaré d'intérêt général, au sens de l'article L. 126-1 du code de l'environnement, l'opération d'aménagement du demi-échangeur RN 149 / RD 35 sur la commune de Bressuire dans les Deux-Sèvres.

**Article 2 :** Conformément aux dispositions de l'article R. 122-14 du code de l'environnement, les mesures destinées à éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine, à réduire les effets n'ayant pu être évités lorsque cela est possible et à compenser les effets qui n'ont pas pu être ni évités ni suffisamment réduits, sont détaillées en annexe à la présente décision.

**Article 3 :** La présente décision sera affichée en mairie de Bressuire et publiée au recueil des actes administratifs de la préfecture du Département des Deux Sèvres.

Le préfet de région

  
Pierre DARTOUT

**ANNEXES relatives à l'article R. 122-14 du code de l'environnement, présentant les impacts du projet et les mesures prises pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine.**

Le projet a fait l'objet d'une étude d'impact rendue publique dans le cadre de l'enquête préalable à la déclaration de projet. Le dossier d'enquête comporte un résumé non technique décrivant les effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires et permanents, à court, moyen et long terme. Il présente les mesures retenues par le maître d'ouvrage pour les éviter, les réduire ou à défaut les compenser.

L'annexe n°1 de cette présente déclaration de projet est constituée de ce résumé non technique de l'enquête. Elle est consultable dans les locaux de la DREAL Nouvelle-Aquitaine située 15, rue Arthur Ranc 86 000 POITIERS.

Des mesures ont été recherchées afin de compenser les impacts résiduels du busage de 40m du ruisseau Des Bourses, pour le franchissement de la nouvelle bretelle d'insertion sur la RN147.

Ces mesures compensatoires, au nombre de 5, font l'objet d'une convention de partenariat pour la réalisation de travaux de restauration des milieux aquatiques avec la Communauté d'agglomération du Bocage Bressuirais (ci après CA2B).

La CA2B a en charge de procéder aux études préalables, aux autorisations administratives et à la réalisation des travaux écologiques.

L'annexe n°2 de cette présente déclaration de projet est constituée de cette convention. Elle est consultable dans les locaux de la DREAL Nouvelle-Aquitaine située 15, rue Arthur Ranc 86 000 POITIERS.



# Annexe n°1 à la déclaration de projet du demi échangeur RN149 / RD35 Commune de Bressuire



Maître d'ouvrage : DREAL ALPC

Avril 2016



# **RN149 - Cholet / Bressuire**

## **Aménagement du demi-échangeur**

### **RN149 / RD35**

#### **Commune de Bressuire**



## **Etude d'impact**

## Informations qualité du document

### Informations générales

Auteur	Valérie ROBINET
Type de rapport	Étude d'impact
Titre du rapport	Aménagement du demi-échangeur RD 35 – RN 149, Commune de Bressuire
Date du rapport	05/04/2016
Référence	GEN14004
Version	V5

### Destinataires

Envoyé à	Entité	Envoyé le
Nom		
FAUCHARD Olivier	DREAL POC	12/01/2015
FAUCHARD Olivier	DREAL POC	02/04/2015
FAUCHARD Olivier	DREAL POC	21/09/2015
COSTA Pascal	DREAL ALPC	15/03/2016
COSTA Pascal	DREAL ALPC	05/04/2016

Copie à	Entité	Envoyé le
Nom		

### Historique des modifications

Version	Date	Rédigé par	Visé par
1	12/01/2015	David FURCY	Valérie ROBINET
2	02/04/2015	David FURCY	Valérie ROBINET
3	21/09/2015	David FURCY	Valérie ROBINET
4	15/03/2016	David FURCY	Valérie ROBINET
5	05/04/2016	David FURCY	Valérie ROBINET

# SOMMAIRE

<b>I. PREAMBULE</b> .....	<b>3</b>
1.1. CADRE RÉGLEMENTAIRE DE L'ÉTUDE D'IMPACT .....	4
1.1.1. Les principaux textes de référence .....	4
1.1.2. Les fonctions de l'étude d'impact .....	4
1.1.3. Le contenu de l'étude d'impact .....	4
1.1.4. Le plan de l'étude d'impact .....	5
1.2. LES AUTRES PROCÉDURES .....	6
1.2.1. Procédure dite loi sur l'eau (articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement) .....	6
1.2.2. Procédure de déclaration temporaire de propriétés privées .....	6
1.2.3. Procédure d'occupation temporaire de travaux .....	6
1.2.4. Procédure de déclaration de travaux .....	6
1.2.5. Classement, déclassement et reclassement des voiries .....	6
1.2.6. Procédures auxquelles n'est pas soumis le projet .....	6
1.3. LES AUTEURS DE L'ÉTUDE D'IMPACT .....	7
<b>II. RÉSUMÉ NON TECHNIQUE DE L'ÉTUDE D'IMPACT</b> .....	<b>9</b>
II.1. PRÉSENTATION DU PROJET .....	11
II.2. ÉTAT INITIAL, IMPACTS ET MESURES .....	11
II.2.1. Les tableaux de synthèse .....	11
II.2.2. Justification du choix du projet .....	17
II.2.3. Analyse des incidences sur les sites Natura 2000 .....	17
II.2.4. Les impacts sur les espèces protégées .....	17
II.2.5. Les impacts cumulés avec d'autres projets connus .....	17
II.2.6. Les coûts des mesures en faveur de l'environnement .....	18
II.2.7. L'analyse des méthodes d'évaluation des impacts .....	18
<b>III. PRÉSENTATION DU PROJET</b> .....	<b>19</b>
III.1. PRÉSENTATION DE L'OPÉRATION .....	21
III.2. DESCRIPTION DE L'AMÉNAGEMENT .....	21
III.3. CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DE L'AMÉNAGEMENT .....	21
III.3.1. Normes .....	21
III.3.2. Caractéristiques techniques .....	21
III.3.3. Description des modalités de réalisation des travaux .....	22
III.3.4. Coût .....	22
<b>IV. ÉTAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT</b> .....	<b>23</b>
IV.1. LA SITUATION GÉOGRAPHIQUE ET L'AMÉ D'ÉTUDE .....	25
IV.2. LE MILIEU PHYSIQUE .....	25
IV.2.1. Le climat .....	25
IV.2.2. Le relief .....	27
IV.2.3. La géologie .....	27
IV.2.4. Les eaux souterraines .....	27
IV.2.5. Les eaux superficielles .....	28
IV.2.6. Outils réglementaires de gestion de l'eau .....	29
IV.3. LE MILIEU NATUREL .....	31
IV.3.1. Le patrimoine naturel .....	31
IV.3.2. La flore et les habitats naturels .....	31
IV.3.3. La faune .....	36
IV.3.4. Espèces végétales et animales invasives .....	43
IV.3.5. Synthèse des enjeux écologiques .....	45
IV.3.6. Les zones humides .....	47
IV.3.7. Les continuités écologiques et les corridors biologiques .....	47
IV.3.8. Les équilibres biologiques .....	47
IV.4. LE PAYSAGE .....	48
IV.4.1. L'analyse paysagère à grande échelle .....	48
IV.4.2. L'analyse paysagère à l'échelle de la zone d'étude .....	49
IV.4.3. Synthèse du diagnostic paysager .....	51
IV.5. LA POPULATION .....	54
IV.5.1. La démographie .....	54
IV.5.2. L'emploi .....	54
IV.6. L'HABITAT .....	55
IV.7. LES DOCUMENTS D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LES DOCUMENTS D'URBANISME .....	55
IV.7.1. Le schéma de cohérence territoriale (Scol) .....	55
IV.7.2. Le plan local d'urbanisme (PLU) .....	55
IV.7.3. Schéma régional de cohérence écologique .....	57
IV.8. LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES, ÉQUIPEMENTS ET SERVICES .....	58
IV.8.1. Les activités économiques (autres que l'agriculture) .....	58
IV.8.2. L'agriculture .....	58
IV.8.3. Les équipements et services .....	58
IV.8.4. Les réseaux .....	58
IV.9. LE TOURISME ET LES LOISIRS .....	59
IV.9.1. Hébergements touristiques .....	59
IV.9.2. Équipements de loisirs .....	59
IV.9.3. Sentiers de randonnée .....	59
IV.10. LE PATRIMOINE CULTUREL ET ARCHÉOLOGIQUE .....	59
IV.10.1. Patrimoine historique protégé .....	59
IV.10.2. Patrimoine archéologique .....	59
IV.11. LES DÉPLACEMENTS .....	59
IV.11.1. Les infrastructures routières .....	59
IV.11.2. Trafics routiers .....	59
IV.11.3. Les infrastructures ferroviaires .....	59
IV.11.4. Les transports en commun .....	59
IV.11.5. Les modes doux .....	59
IV.12. LES RISQUES MAJEURS .....	60
IV.12.1. Les risques majeurs naturels .....	60
IV.12.2. Les risques majeurs technologiques .....	60
IV.13. LE BRUIT .....	60
IV.13.1. Campagne de mesures de bruit .....	60
IV.13.2. Synthèse et analyse des résultats .....	61
IV.13.3. Simulation de la solution initiale .....	61
IV.14. LA QUALITÉ DE L'AIR .....	65
IV.15. SYNTHÈSE DES ENJEUX ET CONTRAINTES .....	66
IV.16. INTERRELATIONS ENTRE LES ÉLÉMENTS DE L'ÉTAT INITIAL .....	67
<b>V. PRINCIPALES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION ET RAISONS DU CHOIX DU PROJET</b> .....	<b>69</b>

V.1.	JUSTIFICATION DU CHOIX DU PROJET.....	70
V.2.	PRINCIPALES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION DU CHOIX DU PROJET.....	70
VI.	ANALYSE DES IMPACTS PERMANENTS ET TEMPORAIRES DU PROJET ET MESURES PREVUES POUR EVITER, REDUIRE OU COMPENSER LES IMPACTS.....	73
VI.1.	LE MILIEU PHYSIQUE.....	74
VI.1.1.	Climat.....	74
VI.1.2.	Géologie et topographie.....	74
VI.1.3.	Eaux superficielles et souterraines.....	75
VI.2.	LE MILIEU NATUREL.....	78
VI.2.1.	Les habitats, la faune, la flore.....	78
VI.2.2.	Les sites Natura 2000.....	87
VI.3.	LE PAYSAGE.....	93
VI.3.1.	Impacts des terrassements liés au projet.....	94
VI.3.2.	Impacts du projet sur la trame verte.....	95
VI.3.3.	Impacts du projet sur la trame bleue.....	96
VI.3.4.	Impacts du projet sur les perceptions.....	97
VI.3.5.	Synthèse des impacts sur le paysage.....	98
VI.3.6.	Enjeux paysagers.....	99
VI.4.	LA POPULATION.....	101
VI.4.1.	Population et habitat.....	101
VI.4.2.	Urbanisme.....	101
VI.5.	LES ACTIVITES ECONOMIQUES, EQUIPEMENTS ET SERVICES.....	102
VI.5.1.	Les activités économiques (autre que l'agriculture), les équipements et services.....	102
VI.5.2.	L'agriculture.....	102
VI.5.3.	Les réseaux.....	102
VI.6.	LE TOURISME ET LES LOISIRS.....	102
VI.7.	LE PATRIMOINE CULTUREL ET ARCHÉOLOGIQUE.....	103
VI.8.	LES RISQUES MAJEURS.....	103
VI.9.	LES DÉPLACEMENTS.....	103
VI.9.1.	Hypothèses de trafic.....	103
VI.9.2.	Conditions de circulation.....	104
VI.10.	LE BRUIT.....	104
VI.10.1.	Hypothèse de trafic et de circulation.....	104
VI.10.2.	Analyse des résultats de la simulation de la situation future.....	105
VI.10.3.	Présentation des résultats de la simulation de la situation future.....	105
VI.11.	QUALITÉ DE L'AIR.....	109
VI.11.1.	La pollution atmosphérique d'origine routière.....	109
VI.11.2.	Rappel des effets de la pollution atmosphérique.....	109
VI.11.3.	Calcul des émissions polluantes.....	110
VI.12.	LA SANTÉ.....	112
VI.12.1.	Méthodologie de l'étude sur la santé.....	113
VI.12.2.	Identification des dangers.....	113
VI.12.3.	Définition des relations dose – réponse.....	113
VI.12.4.	Évaluation de l'exposition humaine.....	114
VI.12.5.	Caractérisation des risques.....	114
VI.12.6.	Conclusion.....	115
VI.13.	ADDITION ET INTERACTION DES EFFETS ENTRE EUX.....	115
VI.14.	ESTIMATION DU COÛT DES MESURES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT.....	116
VII.	COMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC L'AFFECTATION DES SOLS ET SON ARTICULATION AVEC LES PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES MENTIONNES A L'ARTICLE R. 122-17 ET LE SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE.....	117
VII.1.	ARTICULATION AVEC LES PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES MENTIONNES A L'ARTICLE R. 122-17 DU CODE L'ENVIRONNEMENT.....	118
VII.2.	COMPATIBILITÉ AVEC LE PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU) DE BRESSUIRE.....	118
VII.3.	COMPATIBILITÉ AVEC LE SDAGE LOIRE – BRETAGNE.....	118
VII.4.	COMPATIBILITÉ AVEC LE SAGE DU THOUET.....	119
VII.5.	COMPATIBILITÉ AVEC LES AUTRES DOCUMENTS.....	119
VIII.	EFFETS CUMULES AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS.....	127
VIII.1.	RAPPEL DE LA RÉGLEMENTATION.....	128
VIII.2.	NOTIONS SUR LES EFFETS CUMULÉS.....	128
VIII.3.	PROJETS POUVANT INTERAGIR AVEC LE PROJET DE DEMI-ÉCHANGEUR DE LA RD 35.....	128
VIII.4.	PRÉSENTATION DU PROJET DE ZAC DES VILLAGES DU GOLF.....	128
VIII.5.	APPRÉCIATION DES EFFETS CUMULÉS.....	129
IX.	ANALYSE DES COÛTS COLLECTIFS DE POLLUTIONS ET NUISANCES, DES AVANTAGES INDUITS POUR LA COLLECTIVITE ET EVALUATION DES CONSOMMATIONS ÉNERGÉTIQUES.....	131
IX.1.	POLLUTION LOCALE ET RÉGIONALE.....	132
IX.2.	EFFET DE SERRE.....	132
IX.3.	ÉMISSIONS DE CARBONE.....	132
X.	ANALYSE DES MÉTHODES D'ÉVALUATION UTILISÉES ET DES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES.....	135
X.1.	ANALYSE DES MÉTHODES UTILISÉES.....	136
X.1.1.	La démarche.....	136
X.1.2.	Méthodologies spécifiques.....	137
X.2.	DIFFICULTÉS RENCONTRÉES.....	141
XI.	ANNEXES.....	143
XI.1.	DÉLIBÉRATION DU CONSEIL MUNICIPAL DE BRESSUIRE.....	144
XI.2.	DIAGNOSTIC PAYSAGER.....	145



## I. Préambule

les facteurs climatiques, le patrimoine culturel et archéologique, le sol, l'eau, l'air, le bruit, les espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ou de loisirs, ainsi que les interrelations entre ces éléments ;

3° Une analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires (y compris pendant la phase des travaux) et permanents, à court, moyen et long terme, du projet sur l'environnement, en particulier sur les éléments énumérés au 2° et sur la consommation énergétique, la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses), l'hygiène, la santé, la sécurité, la salubrité publique, ainsi que l'addition et l'interaction de ces effets entre eux ;

4° Une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus. Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :

- ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R. 214-6 et d'une enquête publique ;
- ont fait l'objet d'une étude d'impact au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement a été rendu public.

Sont exclus les projets ayant fait l'objet d'un arrêté au titre des articles R. 214-6 à R. 214-31 mentionnant un délai et devenu caduc, ceux dont la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution est devenue caduque, dont l'enquête publique n'est plus valable ainsi que ceux qui ont été officiellement abandonnés par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage ;

5° Une esquisse des principales solutions de substitution examinées par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu ;

6° Les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par le document d'urbanisme opposable, ainsi que, si nécessaire, son articulation avec les plans, schémas et programmes mentionnés à l'article R. 122-17, et la prise en compte du schéma régional de cohérence écologique dans les cas mentionnés à l'article L. 371-3 ;

7° Les mesures prévues par le pétitionnaire ou le maître de l'ouvrage pour :

- éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ;
- compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité.

La description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes, de l'exposé des effets attendus de ces mesures à l'égard des impacts du projet sur les éléments visés au 3° ainsi que d'une présentation des principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets sur les éléments visés au 3° ;

8° Une présentation des méthodes utilisées pour établir l'état initial visé au 2° et évaluer les effets du projet sur l'environnement et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit au choix opéré ;

9° Une description des difficultés éventuelles, de nature technique ou scientifique, rencontrées par le maître d'ouvrage pour réaliser cette étude ;

## I.1. Cadre réglementaire de l'étude d'impact

### I.1.1. Les principaux textes de référence

Le code de l'Environnement précise dans son article L.122-1 que « Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact.

Ces projets sont soumis à étude d'impact en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas effectué par l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement. »

Le projet est soumis à étude d'impact en application du 6 b) du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement. L'étude d'impact est établie conformément aux articles R.122-1 à R.122-16 pris pour l'application des articles L.122-1 à L.122-3 du code de l'Environnement.

### I.1.2. Les fonctions de l'étude d'impact

L'étude d'impact remplit une triple fonction. Elle est à la fois :

- un instrument d'aide à la conception du projet pour le maître d'ouvrage ;
- un document d'information du public dans le cadre de la procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique ;
- un document d'aide à la décision pour les services chargés de l'instruction administrative du dossier.

### I.1.3. Le contenu de l'étude d'impact

L'article R.122-5 du code de l'environnement définit ainsi le contenu de l'étude d'impact :

« I. Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, ouvrages et aménagements projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine.

II. L'étude d'impact présente :

1° Une description du projet comportant des informations relatives à sa conception et à ses dimensions, y compris, en particulier, une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet et des exigences techniques en matière d'utilisation du sol lors des phases de construction et de fonctionnement et, le cas échéant, une description des principales caractéristiques des procédés de stockage, de production et de fabrication, notamment mis en œuvre pendant l'exploitation, telles que la nature et la quantité des matériaux utilisés, ainsi qu'une estimation des types et des quantités des résidus et des émissions attendus résultant du fonctionnement du projet proposé. [...]

2° Une analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet, portant notamment sur la population, la faune et la flore, les habitats naturels, les sites et paysages, les biens matériels, les continuités écologiques telles que définies par l'article L. 371-1, les équilibres biologiques,

10° 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 ;

11° Lorsque certains des éléments requis en application du II figurent dans l'étude de maîtrise des risques pour les installations nucléaires de base ou dans l'étude des dangers pour les installations classées pour la protection de l'environnement, il en est fait état dans l'étude d'impact ;

12° Lorsque le projet concourt à la réalisation d'un programme de travaux dont la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact comprend une appréciation des impacts de l'ensemble du programme.

III. Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R. 122-2, l'étude d'impact comprend, en outre :

- une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ;
- une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés ;
- une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise par l'article L. 1511-2 du code des transports ;
- une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ;
- une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences.

Elle indique également les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre en application des dispositions des articles R. 571-44 à R. 571-52.

IV. Afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, celle-ci est précédée d'un résumé non technique des informations visées aux II et III. Ce résumé peut faire l'objet d'un document indépendant.

V. Pour les travaux, ouvrages ou aménagements soumis à autorisation en application du titre Ier du livre II, l'étude d'impact vaut document d'incidences si elle contient les éléments exigés pour ce document par l'article R. 214-6.

VI. Pour les travaux, ouvrages ou aménagements devant faire l'objet d'une étude d'incidences en application des dispositions du chapitre IV du titre Ier du livre IV, l'étude d'impact vaut étude d'incidences si elle contient les éléments exigés par l'article R. 414-23.

VII. Pour les installations classées pour la protection de l'environnement relevant du titre Ier du livre V du présent code et les installations nucléaires de base relevant du titre IV de la loi du 13 juin 2006 susmentionnée, le contenu de l'étude d'impact est précisé et complété en tant que de besoin conformément aux articles R. 512-6 et R. 512-8 du présent code et à l'article 9 du décret du 2 novembre 2007 susmentionné. »

#### 1.1.4. Le plan de l'étude d'impact

D'un point de vue pratique, afin, d'une part de prendre en compte les recommandations des circulaires et guides méthodologiques sur le sujet, et d'autre part de faciliter la lecture et la compréhension du public, le plan de l'étude d'impact peut être adapté, dès lors qu'il contient bien tous les éléments nécessaires d'un point de vue réglementaire cités plus haut.

Le résumé non technique est intégré au présent document.

Les raisons du choix du parti retenu sont présentées après l'analyse de l'état initial du site, puisque logiquement ce choix a été un préalable à l'analyse des impacts qui en découlent.

Le plan de la présente étude d'impact est donc le suivant :

- Chapitre I : Préambule
- Chapitre II : Résumé non technique
- Chapitre III : Présentation du projet
- Chapitre IV : État initial du site et de son environnement
- Chapitre V : Principales solutions de substitution et raisons du choix du projet
- Chapitre VI : Analyse des impacts permanents et temporaires du projet et mesures prévues pour éviter, réduire, ou compenser les impacts
- Chapitre VII : Compatibilité du projet avec l'affectation des sols et son articulation avec les plans, schémas et programmes mentionnés à l'article R. 122-17 et le schéma régional de cohérence écologique
- Chapitre VIII : Effets cumulés avec d'autres projets connus
- Chapitre IX : Analyse des coûts collectifs de pollutions et nuisances, des avantages induits pour la collectivité et évaluation des consommations énergétiques
- Chapitre X : Analyse des méthodes d'évaluation des impacts
- Chapitre XI : Annexes

## 1.2. Les autres procédures

### 1.2.1. Procédure dite loi sur l'eau (articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement)

Le projet nécessite la réalisation d'un dossier d'autorisation au titre de la réglementation sur l'eau et les milieux aquatiques, conformément aux articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement.

L'objet de ce dossier est d'analyser les ouvrages, installations, travaux ou activités susceptibles d'affecter la ressource en eau et le milieu aquatique. Il présente donc les ouvrages définitifs (ouvrages hydrauliques, ouvrages de rétention et traitement des eaux, etc.), mais également certains ouvrages provisoires nécessaires à la construction de ces derniers (ouvrages hydrauliques provisoires, dérivations provisoires, piste d'accès au chantier, etc.), ainsi que leurs impacts sur la ressource en eau.

Soumis à enquête publique, il fera l'objet d'une enquête unique en application de l'article L. 123-6 du code de l'environnement.

### 1.2.2. Procédure de déclaration de projet

La déclaration de projet est issue de la loi n° 2002-276 du 27 février 2002, relative à la démocratie de proximité. Ainsi, le code de l'Environnement a été complété d'un nouveau chapitre constitué d'un seul article, L. 126-1, instituant la déclaration de projet.

Cette déclaration de projet est applicable aux projets des collectivités locales ainsi qu'à ceux de l'État ou de ses établissements publics. Elle constitue une modalité d'information du public sur les projets donnant lieu à enquête publique en raison de leur impact sur l'environnement.

La déclaration de projet concernant un projet public de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages de l'État ou de l'un de ses établissements publics est prise par la personne publique maître d'ouvrage.

Ainsi, aux termes de l'enquête publique, la DREAL ALPC se prononcera sur l'intérêt général du projet, par la voie de cette déclaration de projet, dans un délai d'un an à compter de la clôture de l'enquête.

Cette déclaration sera publiée au Recueil des actes administratifs de l'Etat dans le département intéressé. Elle sera en outre affichée dans la commune concernée par le projet.

### 1.2.3. Procédure d'occupation temporaire de propriétés privées

Cette procédure est susceptible d'être diligentée pour l'utilisation d'emplacements nécessaires aux installations de chantier. Ce type de procédure fait l'objet d'une autorisation par arrêté préfectoral conformément à la loi du 29 décembre 1892, relative aux dommages causés à la propriété privée par l'exécution des travaux publics

### 1.2.4. Procédure de déclaration de travaux

Un mois avant le début des travaux, le maître d'ouvrage adresse au préfet, en application de l'article 8 du décret n° 95-22 du 9 janvier 1995, les éléments relatifs aux installations de chantier et aux travaux sur la voirie en précisant les mesures qui sont prises, notamment pour réduire les nuisances sonores.

Cette procédure donne lieu au dépôt de déclaration.

### 1.2.5. Classement, déclassement et reclassement des voiries

Une procédure de classement des voiries (classement des 2 bretelles) est effectuée dans le cadre de l'opération présentée dans le dossier.

### 1.2.6. Procédures auxquelles n'est pas soumis le projet

1.2.6.1. Interdiction de destruction d'espèces faunistiques et floristiques protégées ou de leurs habitats

Le projet ne va pas occasionner de destruction d'espèces ou d'habitats d'espèces protégées. Ainsi, il n'est pas nécessaire d'effectuer une demande de dérogation conformément à l'article L.411-2 du code de l'environnement.

1.2.6.2. Procédure d'archéologie préventive

Le projet n'est pas concerné par un ou des sites archéologiques nécessitant la prescription d'un diagnostic d'archéologie préventive conformément aux articles L.521-1 à L.524-16 du code du patrimoine.

1.2.6.3. Procédure en site classé

Le projet n'est pas concerné par l'autorisation spéciale préalable à la destruction ou à la modification de l'état ou de l'aspect d'un site classé en application de l'article L.341-1 du code de l'environnement.

1.2.6.4. Procédure de défrichement

Le projet ne nécessite pas d'opérer un défrichement au sens de l'article L.341-1 du code forestier. Aucune demande d'autorisation n'est nécessaire au titre de l'article L.341-3 du code forestier.

1.2.6.5. Classement, déclassement et reclassement des voiries

Une procédure de classement des voiries (classement des 2 bretelles) est effectuée dans le cadre de l'opération présentée dans le dossier.

Conformément à l'article L.151-2 du code de la voirie routière, le statut de route express sera attribué aux deux bretelles de l'échangeur.



### 1.3. Les auteurs de l'étude d'impact

Cette étude d'impact est réalisée pour le compte de la DREAL ALPC (Aquitaine, Limousin, Poitou-Charentes), Maître d'ouvrage :

L'étude d'impact a été réalisée par le bureau d'études EGIS FRANCE :



Parc du Perray  
7 rue de la Rainière  
CS83909

44 339 Nantes Cedex 03



15 rue Arthur Ranc

BP 60 539

86 020 POTTIERS CEDEX

N° SIRET : 130010457 00013

Valérie ROBINET, chef de projet :

David FURCY, écologue :

Sophie-Anne TAUPIN, cartographe :

Sandrine BOCCQUIER : projeteur assainissement ;

Franck MARCHAND : chargé d'étude assainissement.

#### Sous-traitants :

Études paysagères :



ETUDES ET MAITRISÉS D'OEUVRE  
EN PAYSAGE

Atelier 360°

Le Moulin du Bois Rivaud

44 810 Héric

Études acoustiques :



ACOUSTB

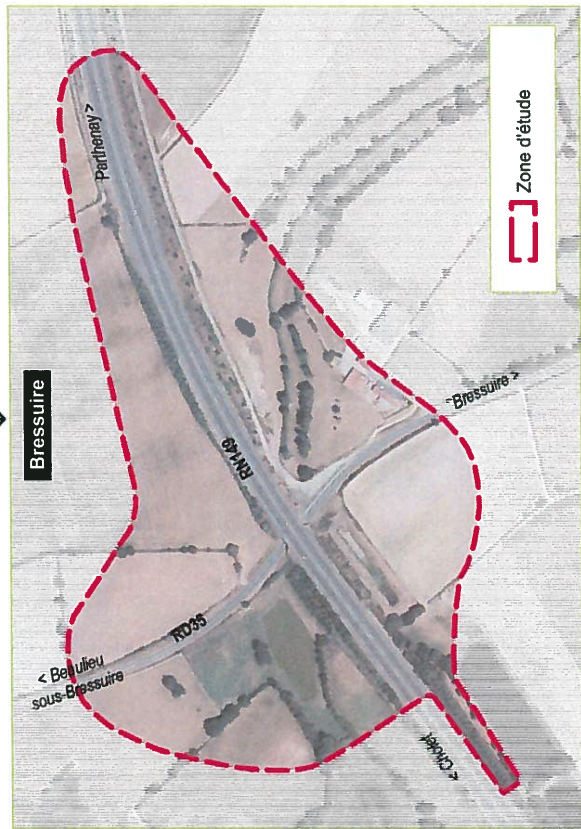
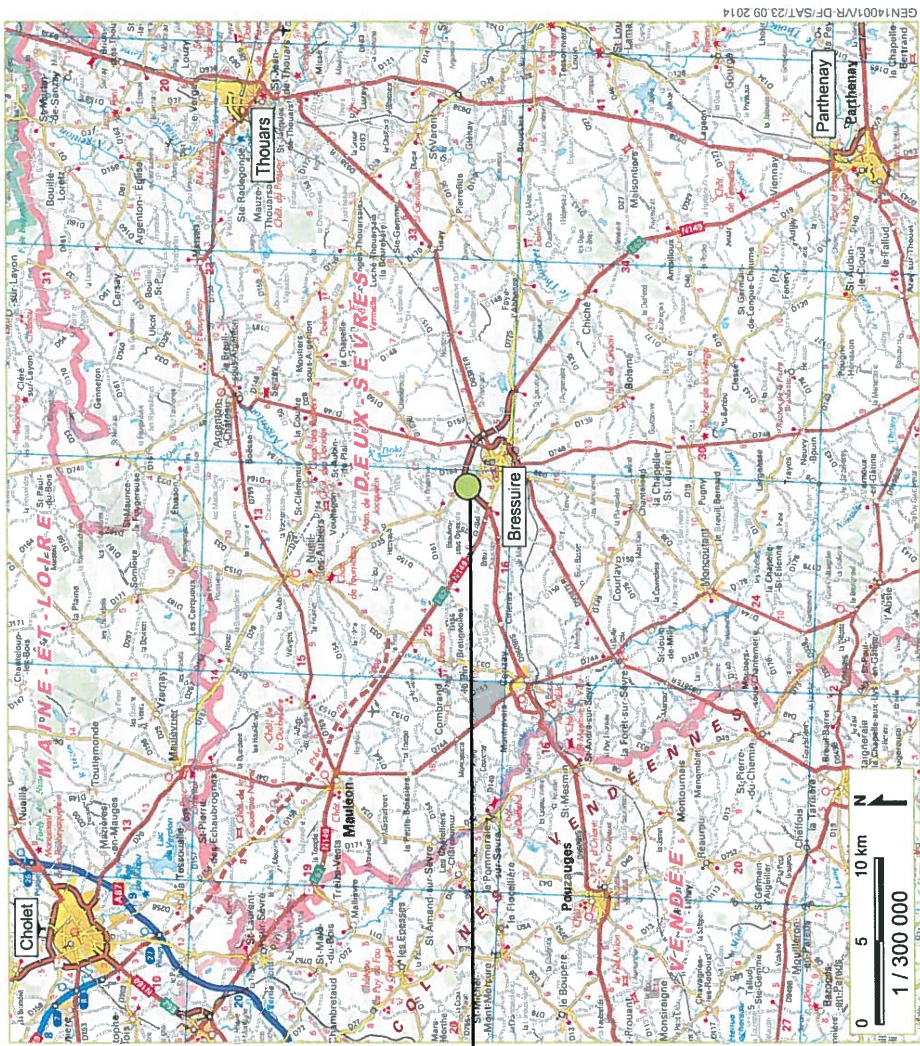
24 rue Joseph Fourier

38 400 SAINT-MARTIN-D'HÈRES



## II. Résumé non technique de l'étude d'impact

# Plans de situation



Fond de plan : BD ORTHO® - ©IGN - DREAL\_PC  
Sources : Egis France - Septembre 2014



## II.1. Présentation du projet

L'aménagement du demi-échangeur, au droit de la route de Beaulieu-sous-Bressuire (RD 35) a été déclaré d'utilité publique par décret en conseil d'Etat du 24 octobre 2001, dans le cadre de l'opération de "mise à 2x2 voies de la RN 149 liaison Cholet-Bressuire". Bien que situé physiquement sur la rocade de Bressuire (déjà mis en service à l'époque) au niveau de l'ouvrage d'art rétablissant le route départementale n°35.

L'aménagement du demi-échangeur avec la RD 35 a fait l'objet d'un projet partiel n° 1, approuvé par décision du directeur départemental de l'Équipement des Deux-Sèvres en date du 8 octobre 2002.

L'aménagement à réaliser consiste à créer deux bretelles unidirectionnelles, ainsi que deux giratoires d'extrémité pour assurer l'ensemble des échanges en direction de Poitiers.

Deux voies de rétablissement sont nécessaires pour assurer le maintien de tous les mouvements de circulation :

- au sud, rétablissement de la voie de remembrement existante, qui longe la 2x2 voies, sur le giratoire sud,
- au nord, rétablissement d'un accès à une parcelle agricole.

Le montant du coût de l'opération d'aménagement du demi-échangeur de la RD 35 est estimé à environ 1,5 M€ TTC.

Le projet est soumis à étude d'impact en application du 6 b) du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement. Il fera l'objet d'une déclaration de projet (suite à l'enquête publique).

## II.2. État initial, impacts et mesures

### II.2.1. Les tableaux de synthèse

Dans un premier temps, un diagnostic du territoire a été réalisé afin d'identifier l'ensemble des enjeux et contraintes liés à la réalisation du projet. L'analyse de cet état initial a permis d'établir un projet en tenant compte de ces enjeux et contraintes et d'évaluer précisément ses impacts.

Toutefois, malgré le soin pris pour choisir une solution présentant le meilleur bilan avantage/inconvénient, cette dernière n'est pas sans générer des impacts du fait des emprises qu'elle occasionne.

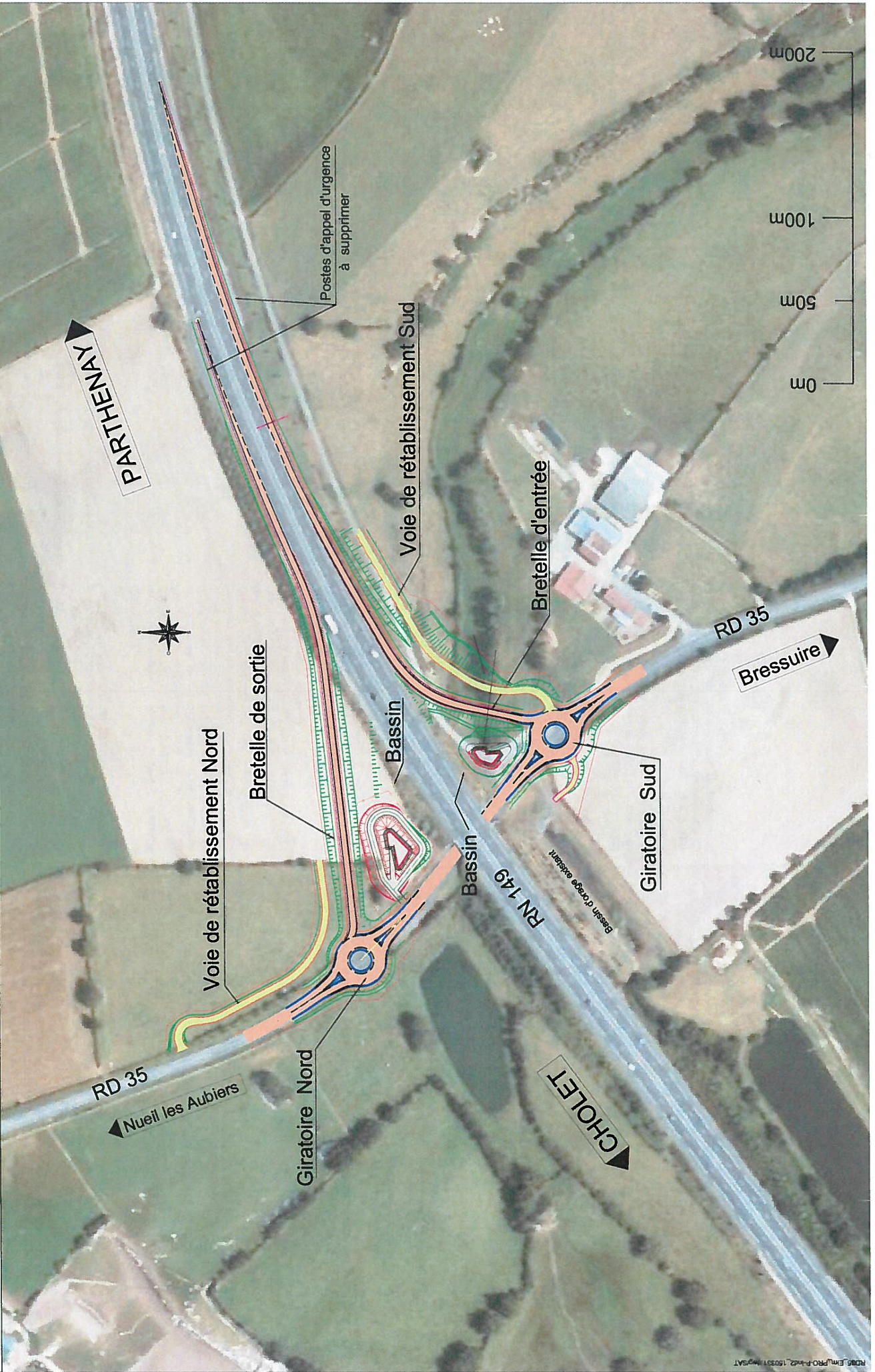
Ainsi, des mesures ont été envisagées selon la doctrine ERC (Éviter, Réduire, Compenser) s'inscrivant dans une démarche de développement durable. Cette doctrine consiste à définir des mesures adaptées pour éviter les impacts en premier lieu (d'où une prise en compte très en amont des enjeux et contraintes), pour réduire les impacts n'ayant pas pu être évités ensuite et enfin pour compenser les impacts résiduels (les mesures de compensation n'intervenant qu'en dernier recours).

Le tableau ci-après présente une synthèse des enjeux identifiés sur l'aire d'étude suite au diagnostic du territoire. Les impacts potentiels du projet sont ensuite exposés, ainsi que les mesures pour éviter, réduire ou, le cas échéant, compenser ces impacts. Enfin, les mesures de suivi envisagées sont précisées.

# RN149 - 1/2 Echangeur avec la RD35

PROJET - Indice 2

Fichier: 31-PRO-P-Ind2.dwg  
Fichier assainissement 31/03/2015



	ETAT INITIAL / ENJEUX ET CONTRAINTES	IMPACTS	MESURES
Climat	<p>Climat tempéré à influence océanique.  <i>Enjeux : Aucun enjeu ni aucune contrainte spécifique.</i></p>	<p>Le projet n'est pas de nature à modifier directement le climat à l'échelle locale ou régionale.</p>	<p>Des aménagements paysagers (toulefois, seront réalisés de part et d'autre des bretelles et aux abords des bassins de rétention. Ces plantations permettront de limiter la production de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), facteur du réchauffement climatique.</p>
Relief - géologie	<p>Relief plus marqué par la vallée du ruisseau des Bourses au sud de la RN 149. Sous-sol granitique.  <i>Enjeux : Prise en compte de la topographie locale pour ne pas la modifier. Traiter les matériaux en place.</i></p>	<p><b>Temporaires :</b>  Risque de glissement de terrain sur les zones de chantier et les alentours. La probabilité de cet impact est faible au vu des conditions géologiques locales.</p> <p><b>Permanents :</b>  La topographie locale sera modifiée ponctuellement au sud et au nord de la RN 149. Au sud, la bretelle d'entrée et la voie de rétablissement seront implantées en ramblai dans le valon du ruisseau des Bourses. La bretelle de sortie, au nord, sera quant à elle en déblai.  Le bilan des terrassements (volume de déblais / volume de remblais) est donc bénéficiaire de l'ordre de 3 300 m<sup>3</sup>.  Les travaux sur la RD 35 étant superficiels, le projet n'aura pas d'impact sur le secteur de failles localisé le long de la RD 35.</p> <p><b>Temporaires :</b>  Les aménagements routiers sont parfois pourvoyeurs de pollutions en phase travaux (rejets accidentels de produits bitumeux, d'huiles, d'hydrocarbures par les engins de travaux ...</p> <p><b>Permanents :</b>  Le projet n'est concerné par aucune nappe aquifère importante ni par aucun captage d'alimentation en eau potable.</p> <p>Le projet n'a pas d'impact sur l'étang situé au nord de la RN 149 ni sur le bassin d'orage existant au sud de celle-ci.  La bretelle d'entrée et la voie de rétablissement parallèle interceptent le ruisseau des Bourses, uniquement en extrémité ouest.  La création des bretelles d'entrée et de sortie et des giratoires va entraîner une augmentation des surfaces imperméabilisées.  L'allongement de l'ouvrage hydraulique existant sous la bretelle d'entrée et la voie de rétablissement peut entraîner une accélération du débit du cours d'eau.</p>	<p>Le phasage des travaux sera élaboré suivant les conditions météorologiques.</p> <p>La reconnaissance géotechnique réalisée par le Laboratoire des ponts et chaussées (LCP) d'Angers a permis de déterminer les formations géotechniques du site et de proposer une stratégie de terrassement.  La pente des talus constitués par les matériaux du site en remblai ou en déblai sera de 3 de base pour 2 de haut.  Le volume excédentaire des matériaux issus des terrassements pourra en partie être mis en œuvre dans les délaissés respectifs des bretelles. Les matériaux non utilisés seront évacués vers un centre de traitement agréé.</p> <p>Des précautions particulières seront imposées aux entreprises de travaux afin de prévenir tout déversement de produits dangereux. En cas de pollution accidentelle, un plan d'organisation et d'intervention assure la mise en œuvre des moyens efficaces de protection et de dépollution.  Le matériel à disposition sur les chantiers permettra d'intervenir rapidement et de limiter la diffusion d'une éventuelle pollution. Les matériaux pollués sont excavés et récupérés avant élimination via une filière agréée.  L'ensemble des mesures prises dans le cadre de la protection des eaux superficielles concourt à protéger efficacement les eaux souterraines.  Le réseau longitudinal spécifique aux plateformes routières (bretelles d'entrée et de sortie, giratoires sud et nord) sera dimensionné pour un événement de période de retour 100 ans.  Le rétablissement des écoulements de la RN 149 s'effectuera par l'intermédiaire de deux canalisations sous chaque nouvelle bretelle.  Actuellement le rétablissement du ruisseau des Bourses sous la RD 35 est assuré par un réseau de collecteurs type buses dont le diamètre avai est de 1 200 mm d'une longueur d'environ 192 m. Dans le cadre du projet, ce réseau sera réutilisé sur une longueur d'environ 172 m à l'issue duquel un nouvel ouvrage d'une longueur de 80 m sera mis en place pour permettre la traversée de l'aménagement (bassin + bretelle). Au total, la nouvelle buse Ø1200 mesurera environ 232 m soit un allongement d'environ 40 m par rapport à l'existant (20 m de busage ne seront pas repris).  Un an après la mise en service du demi-échangeur, des mesures de qualité des eaux de sortie des bassins de stockage seront réalisées et le débit de rejet sera mesuré afin de s'assurer de la conformité de tous les paramètres.  L'usage des produits phytosanitaires sera interdit sauf en cas de dérogation accordée par les services de la police de l'Eau sur demande dûment motivée.  Le stockage des eaux pluviales dans les bassins de rétention permettra de décanter les eaux de ruissellement et ainsi de traiter la plus grande part de la pollution. Pour prévenir du risque de pollution, tant chronique qu'accidentelle, les systèmes de rétention seront équipés de dispositifs de traitement avant rejet dans le milieu naturel.</p>
Hydrographie et hydrogéologie	<p>Présence du ruisseau des Bourses traversant la zone d'étude de l'est vers le sud-est.  Présence d'une mare et d'un étang au nord de la RN 149 et d'un bassin d'orage au sud de la RN 149.  La zone d'étude est incluse dans le périmètre du SDAGE Loire-Bretagne et du SAGE Thouet.</p>	<p>Les incidences qualitatives sur les eaux superficielles sont liées au risque de pollution du milieu récepteur par les effluents en provenance des chaussées, des talus, etc.</p>	

ETAT INITIAL / ENJEUX ET CONTRAINTES	IMPACTS	MESURES
<p>Aucune zone d'inventaire patrimonial ou de protection réglementaire.</p> <p>Existence de milieux bocagers intéressants (fourré, friche, bois, prairie, etc.).</p> <p>Maillage bocager relativement bien conservé même si d'aspect lâche.</p> <p>Aucune zone humide identifiée (seulement des prairies à tendance humide).</p> <p>Cortège avifaunistique intéressant avec notamment la chevêche d'Althéna, l'œdicnème criard (un seul contact hors période de reproduction), les divers passereaux.</p> <p>Présence d'odonates patrimoniaux, les agrions de Mercure et mignon.</p> <p>Présence d'un lépidoptère d'intérêt, la méliée des scabiuses.</p> <p>Présence de quatre espèces de chiroptères (pipistrelles commune et de Kuhl, sérotine commune et murin de Daubenton).</p> <p>Présence d'amphibiens (crapaud épineux et grenouille verte).</p> <p>Présence du grand capricorne, insecte saproxylophage protégé.</p> <p>Présence d'espèces végétale et animale invasives (renouée du Japon et ragondin).</p> <p><u>Enjeux</u> : Préserver la diversité des habitats naturels et le maillage bocager.</p> <p>Préserver les habitats d'espèces protégées.</p> <p>Préserver les continuités écologiques et les corridors biologiques.</p> <p>Limiter la prolifération des espèces invasives.</p>	<p><u>Temporaires</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Perturbation / dérangement des espèces pendant les travaux.</li> <li>- Destruction / modification des habitats pendant les travaux.</li> <li>- Mortalité pendant les travaux (collision ou écrasement d'espèces se trouvant au sol comme les amphibiens et les reptiles).</li> <li>- Dissémination de la renouée du Japon et du Robinier faux acacia (plantes invasives).</li> </ul> <p><u>Permanents</u> :</p> <p>L'impact sur la flore est faible, celle-ci étant composée d'espèces végétales communes dans les prairies, les haies et les friches.</p> <p>Le projet engendre quelques destructions d'habitats d'espèces tels que les haies et les bandes d'aménagements paysagers le long de la RN 149.</p> <p>Le projet n'a pas d'impact sur les espèces protégées et/ou patrimoniales.</p> <p>Le projet n'a pas d'incidence sur le site Natura 2000 « vallée de l'Argenton » situé à 12 km au nord-est.</p> <p><u>Temporaires</u> :</p> <p>Les effets temporaires sur le paysage sont notamment la disparition d'une partie du cadre végétal, les stockages sur le site de déblais et de matériaux de construction. Ces effets seront limités à la période de chantier.</p> <p><u>Permanents</u> :</p> <p>Les impacts sur le paysage sont liés aux terrassements, aux impacts sur la végétation et aux nouvelles perceptions sur l'aménagement.</p> <p><u>Temporaires</u> :</p> <p>Pendant la durée des travaux, les habitants des lieux dits les plus proches, en particulier celui des Bourses pourront temporairement se trouver incommodés par le bruit, les poids lourds pour le transport de matériaux, les difficultés de circulation, les poussières, les salissures de chaussées par de la terre.</p> <p><u>Permanents</u> :</p> <p>L'aménagement du demi-échangeur ne nécessite aucune destruction de bâti.</p>	<p>Les mesures consistent dans un premier temps à adapter le calendrier des travaux aux sensibilités écologiques et isoler les zones sensibles (délimitation précise de ces zones avant le chantier).</p> <p>Le maître d'ouvrage fera intervenir un expert écologue sur le site pour qu'il vérifie la présence ou non d'amphibiens sous l'emprise des travaux avant le début des terrassements. En cas de présence avant les travaux, ces individus seront prélevés délicatement sans les blesser, déposés dans un seau et redéposés au-delà de l'emprise des travaux, au sein des franges végétalisées du site (bandes boisées, haies, prairies) et de l'étang (quand ils seront trouvés au nord de la RN 149) pour les amphibiens.</p> <p>Le maître d'ouvrage prévoira dans les marchés de travaux des entreprises, des clauses imposant le respect et la mise en place d'un protocole d'intervention limitant le risque de prolifération d'espèces invasives, interdisant l'apport de matériaux contaminés par la renouée du Japon, la prise en charge de l'évacuation des produits de coupe ou d'arrachage de la renouée du Japon et du Robinier Faux acacia.</p> <p>Le maître d'ouvrage nommera un coordonnateur environnemental et un plan de suivi de chantier sera mis en place.</p> <p>La localisation du projet permet d'éviter les habitats d'espèces de la plupart des espèces protégées et / ou patrimoniales. Il limite la destruction des haies bocagères, habitats d'espèces protégées / non protégées, permettant de réduire les impacts sur ces espèces et leur cycle biologique. Ainsi, les linéaires arborés longeant le ruisseau des Bourses au sud de la RN 149 ne sont détruits qu'en leur extrémité ouest.</p> <p>Les différentes voiries empruntent des trouées existantes sans végétation et / ou des sections de haies ou la végétation est basse (strate arbutive), ce qui permet de réduire les impacts sur la strate arborée et ainsi de limiter ceux-ci sur les axes de déplacement / transit et de chasse des chiroptères en particulier.</p> <p>Des plantations seront mises en place sur le remblai de la voie de rétablissement au sud de la RN 149, elles serviront d'écran pour les espèces animales et limiteront les collisions des véhicules, en particulier avec les chiroptères.</p> <p>En cas de nouvelle apparition de la renouée du Japon, et pour en limiter son développement, l'éradication s'avérant en l'état actuel des connaissances très difficile, des mesures de gestion suivi régulier de son évolution seront mises en œuvre pendant cinq ans.</p> <p>L'impact sur le paysage pourra être atténué par une organisation rigoureuse du chantier : gestion des matériels et des engins, stockages effectués soigneusement, mise en place de palissades, etc., ainsi que par le strict respect des éléments végétaux conservés par le projet.</p> <p>Les mesures mises en œuvre comportent essentiellement des plantations bocagères au sein des bretelles d'entrée et de sortie (boisements) et en bordure de ces deux dernières (haies). Ces mesures permettront d'insérer le demi-échangeur dans le contexte naturel existant en réduisant considérablement l'impact visuel, tout en conservant des ouvertures vers certains éléments naturels (bocage et étang au nord de la RN 149).</p> <p>L'application des normes et règlements en vigueur sur les chantiers permettra de limiter les nuisances dues aux engins et leur contrôle sera imposé dans les cahiers des charges.</p> <p>Des précautions seront prises en phase chantier, notamment l'adaptation des horaires de chantier : le travail de nuit, dimanche et jours fériés est interdit, sans accord préalable du maître d'ouvrage ; interdiction des opérations de brûlage de déchets ; en cas de terrassement par temps sec, l'aspersion d'eau sur les sols sera effectuée afin de limiter les envois de poussière ; rinçage des roues des camions en sortie de chantier avant circulation sur la voirie publique pour réduire les dépôts de terre et de boue ; informations des riverains.</p>
<p>Milieu naturel</p>	<p><u>Enjeux</u> : Assurer une bonne intégration du projet dans le paysage.</p> <p>Intégration réussie de la RN149, sauf en partie sud-est : faible traitement paysager des talus.</p> <p>Hameaux peu perceptibles depuis la voirie, et réciproquement.</p>	<p>Le maître d'ouvrage fera intervenir un expert écologue sur le site pour qu'il vérifie la présence ou non d'amphibiens sous l'emprise des travaux avant le début des terrassements. En cas de présence avant les travaux, ces individus seront prélevés délicatement sans les blesser, déposés dans un seau et redéposés au-delà de l'emprise des travaux, au sein des franges végétalisées du site (bandes boisées, haies, prairies) et de l'étang (quand ils seront trouvés au nord de la RN 149) pour les amphibiens.</p>
<p>Paysage</p>	<p>La ville de Bressuire compte plus de 18 700 habitants en 2011. Un secteur d'activités tertiaires dominant. L'agriculture représente 4 % des emplois de la commune.</p> <p>Bressuire présente une prépondérance des résidences principales (essentiellement des maisons individuelles) et présente également un parc de logements ancien, avec toutefois près d'un quart des constructions réalisées depuis 1990.</p> <p><u>Enjeux</u> : Aucun enjeu ni aucune contrainte spécifique.</p>	<p>Le maître d'ouvrage fera intervenir un expert écologue sur le site pour qu'il vérifie la présence ou non d'amphibiens sous l'emprise des travaux avant le début des terrassements. En cas de présence avant les travaux, ces individus seront prélevés délicatement sans les blesser, déposés dans un seau et redéposés au-delà de l'emprise des travaux, au sein des franges végétalisées du site (bandes boisées, haies, prairies) et de l'étang (quand ils seront trouvés au nord de la RN 149) pour les amphibiens.</p>
<p>Démographie, emploi, habitat</p>	<p>La ville de Bressuire compte plus de 18 700 habitants en 2011. Un secteur d'activités tertiaires dominant. L'agriculture représente 4 % des emplois de la commune.</p> <p>Bressuire présente une prépondérance des résidences principales (essentiellement des maisons individuelles) et présente également un parc de logements ancien, avec toutefois près d'un quart des constructions réalisées depuis 1990.</p> <p><u>Enjeux</u> : Aucun enjeu ni aucune contrainte spécifique.</p>	<p>Le maître d'ouvrage fera intervenir un expert écologue sur le site pour qu'il vérifie la présence ou non d'amphibiens sous l'emprise des travaux avant le début des terrassements. En cas de présence avant les travaux, ces individus seront prélevés délicatement sans les blesser, déposés dans un seau et redéposés au-delà de l'emprise des travaux, au sein des franges végétalisées du site (bandes boisées, haies, prairies) et de l'étang (quand ils seront trouvés au nord de la RN 149) pour les amphibiens.</p>



ETAT INITIAL / ENJEUX ET CONTRAINTES	IMPACTS	MESURES
<b>Urbanisme, servitudes</b>	<p>Zone d'étude incluse dans le périmètre du Scot du Pays du Bocage Bressuirais en cours d'élaboration.</p> <p>Zone agricole A et zones naturelles Np et NL du PLU de Bressuire.</p> <p>Un espace boisé classé situé à l'ouest de l'aire d'étude (entre la RN149 et l'étang au sud de la RN).</p> <p><b>Enjeux :</b> Être compatible avec les documents d'urbanisme.</p>	<p>Le projet est implanté dans des zones agricoles (zones A) et des zones naturelles (zones Np et NL) dont le règlement autorise la réalisation d'infrastructures routières.</p> <p>Impact sur le développement de l'urbanisation : le projet n'aura pas d'impact sur les nouvelles constructions, il ne favorisera pas l'implantation de nouvelles habitations au droit du demi-échangeur.</p> <p>Toutefois, le projet facilitera l'accès à la ZAC Les villages du golf (zone naturelle de loisirs (zone NL) du PLU) et la rendra ainsi plus attractive.</p> <p>Aucune mesure spécifique n'est nécessaire.</p> <p>Aucune mesure spécifique n'est nécessaire pour les activités économiques, équipements et services.</p> <p>Le maître d'ouvrage prendra l'attache des concessionnaires de réseaux avant le début des travaux.</p>
<b>Activités économiques, équipements et services</b>	<p>Pas d'équipements et d'activités économiques dans la zone d'étude.</p> <p>Existence de réseaux divers dans la zone d'étude.</p> <p><b>Enjeux :</b> Aucun enjeu ni aucune contrainte spécifique.</p>	<p>Il n'existe aucune zone d'activités économiques, équipements et services, au droit et sur les abords du projet.</p> <p>Il peut cependant permettre une desserte plus facile du centre commercial situé au nord de l'agglomération bressuiraise entre la RD 35 et la RD 164.</p> <p>Prise en compte des réseaux divers existants.</p> <p>Le projet n'a pas d'impact sur la desserte des sièges d'exploitation agricole alentours et leurs bâtiments, en particulier ceux situés aux lieux dits les Boursses et la Bouillie, les plus proches.</p> <p>La réalisation des deux bretelles et des deux giratoires va entraîner la suppression d'accès aux parcelles agricoles de part et d'autre de la RN 149, côté nord-est et sud-est de la RD 35.</p> <p>Le projet crée un effet d'emprise de l'ordre de 1,5 ha sur les cultures et les prairies permanentes.</p> <p>Le projet coupe l'extrémité ouest du sentier de randonnée pris de la RD 35.</p> <p>Aucune mesure spécifique n'est nécessaire.</p>
<b>Activité agricole</b>	<p>L'activité agricole est la seule présente dans la zone d'étude.</p> <p>Parcelles destinées au pâturage et à la fauche.</p> <p><b>Enjeux :</b> Prise en compte de l'activité agricole de la zone d'étude afin de la préserver et de ne pas l'entraver.</p>	<p>Les exploitants seront indemnisés des préjudices liés à la perte de surfaces agricoles au sein des emprises du demi-échangeur et dans les délaissés des bretelles.</p> <p>Les dessertes des parcelles agricoles seront assurées par deux voies de rétablissement, l'une depuis le giratoire au sud et l'autre au nord depuis la RD 35.</p> <p>Le sentier de randonnée sera rétabli depuis le carrefour giratoire au sud par un chemin parallèle à la bretelle d'entrée sur la RN 149 (voie de rétablissement sud), qui se raccordera sur le chemin existant.</p> <p>Aucune mesure spécifique n'est nécessaire.</p>
<b>Tourisme et loisirs</b>	<p>Sentier de randonnée (chemin inscrit au plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée, PDIPR) au sud de la RN 149 depuis la RD 35.</p> <p><b>Enjeux :</b> Maintenir la continuité du sentier de randonnée pédestre.</p>	<p>Aucun impact.</p> <p>Le projet coupe l'extrémité ouest du sentier de randonnée pris de la RD 35.</p> <p>Aucune mesure spécifique n'est nécessaire.</p>
<b>Patrimoine culturel et archéologique</b>	<p>L'aire d'étude ne comprend aucun monument historique protégé et / ou périmètre de protection associé, ni Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP) ou Aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP) ni aucun site archéologique.</p> <p>Les deux infrastructures routières dans la zone d'étude : RD 35 et RN149 (contournement de Bressuire).</p> <p>Trafic compris entre 3 860 véh./j (RD 35), et 9 800 véh./j (RN 149).</p> <p>Aucun aménagement pour les modes doux dans l'aire d'étude. Une ligne de car départementale emprunte la RD 35 entre Bressuire et Beaulieu-sous-Bressuire.</p> <p><b>Enjeux :</b> Améliorer les déplacements sur les axes de l'aire d'étude.</p>	<p>Le projet en lui-même constitue une mesure d'amélioration et de facilitation des déplacements entre la RN 149, la RD 35 et l'agglomération de Bressuire.</p> <p>Le chantier sera organisé de façon à maintenir en permanence l'accès aux habitations et aux parcelles agricoles. Une déviation de la RD 35 pourra être mise en place en concertation avec le Conseil général des Deux-Sèvres et les maires concernés (Bressuire et Beaulieu-sous-Bressuire) pendant la durée des travaux. Une information sera effectuée auprès des riverains et des usagers de la RD 35. Une signalisation sur le terrain renseignera sur les éventuelles restrictions de circulation.</p>
<b>Déplacements</b>	<p>Les deux infrastructures routières dans la zone d'étude : RD 35 et RN149 (contournement de Bressuire).</p> <p>Trafic compris entre 3 860 véh./j (RD 35), et 9 800 véh./j (RN 149).</p> <p>Aucun aménagement pour les modes doux dans l'aire d'étude. Une ligne de car départementale emprunte la RD 35 entre Bressuire et Beaulieu-sous-Bressuire.</p> <p><b>Enjeux :</b> Améliorer les déplacements sur les axes de l'aire d'étude.</p>	<p><b>Temporaires :</b></p> <p>La réalisation du demi-échangeur nécessite des travaux sur la RD 35, ce qui engendrera des impacts sur les conditions de circulation sur la RD 35 en phase chantier.</p> <p><b>Permanents :</b></p> <p>La réalisation du demi-échangeur va engendrer une augmentation du nombre de véhicules empruntant la RD 35 et la RN 149 dans le nord-ouest de l'agglomération bressuiraise.</p> <p>Le projet engendrera en 2035 environ 20% de trafic supplémentaire sur la RD 35 par rapport à la situation en 2035 sans aménagement.</p>

	ETAT INITIAL / ENJEUX ET CONTRAINTES	IMPACTS	MESURES
Déplacements (suite)		Le trafic sur les bretelles est estimé entre 3 565 véh./j dont 5 % de poids-lourds (bretelle d'entrée) et 2 450 véh./j dont 20 % de poids-lourds (bretelle de sortie) L'aménagement du demi-échangeur offrira la possibilité d'échanges entre le contournement de Bressuire (RN 149), le centre-ville de Bressuire et les communes situées au nord-ouest de la RN 149 telle Beaulieu-sous-Bressuire.	
Bruit	Les mesures acoustiques réalisées dans le cadre de ce projet indiquent une zone d'ambiance sonore préexistante modérée au sens de la réglementation.	La modélisation acoustique du projet montre que son impact sonore est inférieur aux seuils réglementaires. Aucune protection acoustique n'est donc nécessaire en bordure des bretelles.	Aucune mesure spécifique n'est nécessaire.
Risques majeurs	Zone de sismicité modérée (3). Risque de transport de matières dangereuses sur la RN 149. Risque inondation dans la vallée du Dolo, hors zone d'étude. <i>Enjeux : Aucun enjeu ni aucune contrainte spécifique dans l'aire d'étude.</i>	Le projet est situé en amont de la vallée du Dolo. Sans mesure particulière, l'imperméabilisation supplémentaire liée au projet pourrait renforcer le risque inondation. Le risque lié au transport de matières dangereuses est déjà identifié sur la RN 149, le projet n'aura pas d'incidence sur ce risque.	La régulation des eaux pluviales avant leur rejet dans le ruisseau des Bourses permettra de limiter le débit de ces eaux en aval et notamment dans le secteur inondable de la vallée du Dolo.
Santé -- qualité de l'air	Aucune station de mesure de la qualité de l'air n'est située au de la zone d'étude ou à proximité (ex. : agglomération de Bressuire). Dans les Deux-Sèvres, les stations de mesure sont localisées dans l'agglomération de Niort et à Airvault. Il s'agit cependant de stations urbaines et industrielles qui ne reflètent pas le contexte rural de la zone d'étude.	L'étude acoustique a démontré que le projet n'aura pas d'impact sonore significatif. Le projet induira une augmentation peu significative des émissions pour l'ensemble des polluants atmosphériques. Le projet n'aura pas d'impact sur la qualité des eaux de consommation.	Un plan général de coordination de sécurité et de protection de la santé (SPS) sera réalisé avant le démarrage des travaux.  Les dispositions prises lors de la phase chantier et d'exploitation permettront d'éviter les impacts sur la santé.

## 11.2.2. Justification du choix du projet

Dans le cadre de la construction de la déviation de Bressuire par la RN 149, mise en service en 1998, le rétablissement de la RD 35 a été réalisé via un passage inférieur.

Lors de la consultation du public pour le projet de mise à 2x2 voies de la RN 249 (enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique), la nécessité de créer un demi-échangeur entre la RD 35 et la RN 149, ouvert vers Poitiers, est apparue.

Le demi-échangeur RD 35/RN 149 a donc fait l'objet d'un projet qui a été intégré au projet partiel n° 2 « RN 249 – Liaison Maine-et-Loire/Bressuire » approuvé par décision du directeur départemental de l'équipement des Deux-Sèvres le 8 octobre 2002.

Bien qu'approuvé en 2002, ce projet, maintenant piloté par la DREAL ALPC a fait l'objet d'une analyse qui a démontré la nécessité de la mise à jour de certains aspects techniques et une actualisation vis-à-vis des réglementations en vigueur.

## 11.2.3. Analyse des incidences sur les sites Natura 2000

Les travaux envisagés ne sont pas localisés au sein d'un site Natura 2000. La ZSC « vallée de l'Argenton » est située à environ 12 km au nord-est du futur demi-échangeur de la RD 35.

Au regard de la nature des travaux, de l'exploitation du site, des caractéristiques des sites Natura 2000 les plus proches, il n'existe pas de relation directe ou indirecte entre eux, susceptible d'influer négativement sur l'état de conservation des espèces et des habitats naturels de la ZSC.

Les travaux et l'exploitation n'ayant pas d'incidences négatives sur les sites Natura 2000, l'évaluation s'arrête au stade de l'évaluation simplifiée. Aucune mesure de réduction d'impact ou de compensation n'est nécessaire au regard de Natura 2000.

## 11.2.4. Les impacts sur les espèces protégées

Au regard de l'absence d'impacts résiduels ou de leur faible intensité sur les espèces protégées, il n'est pas nécessaire d'établir un dossier de dérogation exceptionnelle de destruction et / ou de déplacement d'espèces protégées au titre des articles L.411-1 à L.411-2 du code de l'environnement.

## 11.2.5. Les impacts cumulés avec d'autres projets connus

Les projets pouvant interférer avec le projet de demi-échangeur de la RD 35 sont liés au projet de la ZAC :

- avis de l'Autorité environnementale (AE) du 7 juillet 2011 et du 21 mars 2014 sur le dossier de création de la ZAC Les Villages du Golf ;
- arrêté préfectoral de la Direction départementale des Deux-Sèvres du 10 octobre 2014 concernant la création de lotissements d'habitation, d'un complexe hôtelier et d'un golf 18 trous par la commune de Bressuire ;
- récapitulé de dépôt de dossier de déclaration donnant accord pour commencement des travaux concernant création d'une retenue collinaire pour irrigation – Le Puchaud, le Petit Puchaud et le Grand Puchaud – 13 ha – Bressuire du 17 juin 2014).

Les effets cumulés identifiés sur le milieu physique concernent essentiellement la gestion des eaux pluviales. L'aménagement du demi-échangeur de la RD 35 n'engendre pas de consommation d'eau potable ni d'apport d'eaux usées à la station d'épuration de Bressuire.

Les deux projets prévoient, en phase d'exploitation, leur gestion par la création de dispositifs de rétention et de régulation des eaux pluviales avant leur rejet dans le milieu naturel. Les dispositifs de dépollution mis en œuvre pour ces eaux pluviales permettront de limiter largement les pollutions transportées par ces eaux. Aussi, aucun effet cumulé sur les eaux superficielles n'est identifié.

Le projet de demi-échangeur aura peu d'impact supplémentaire sur le paysage par rapport à la ZAC et son impact sera fortement limité par les aménagements paysagers prévus.

Les deux projets prévoient des mesures de préservation, de réduction et / ou de compensation de leurs impacts sur les milieux naturels, les continuités écologiques et les équilibres biologiques.

Les effets des travaux seront temporaires puisqu'ils se limiteront à la durée simultanée des travaux de réalisation du demi-échangeur de la RD 35 avec les périodes de travaux des projets connus (aménagement de la ZAC Les Villages du Golf).

Ces projets, dont le demi-échangeur de la RD 35, participent au développement stratégique, urbain, économique et social de Bressuire, en particulier du secteur nord-ouest de l'agglomération bressuiraise, dans l'objectif de création d'un territoire attractif, d'une meilleure fluidité des déplacements et d'une meilleure desserte de ce secteur nord-ouest à partir de la RN 149.

### II.2.6. Les coûts des mesures en faveur de l'environnement

L'estimation sommaire des dépenses des mesures en faveur de l'environnement s'élève à 330 000 € HT.

Ce montant prend en compte les éléments suivants :

Nature des mesures	Montants en € HT
Intégration paysagère de l'infrastructure routière	33 000 €
Gestion et traitement des eaux pluviales	220 000 €
Pose d'un géotextile pour isoler les zones écologiques sensibles (25 € par m <sup>2</sup> )	10 000 €
Suivi environnemental du chantier (coordonnateur environnemental)	10 000 €
Suivi des mesures de gestion de la renouée du Japon et du robinier faux acacia pendant 5 ans	7 000 €
Compensation du busage complémentaire du ruisseau des Bourses (participation à une action d'amélioration de la continuité écologique et hydraulique réalisée dans les bassins versants autour de Bressuire en collaboration avec la Communauté d'Agglomération du Bocage Bressuirais).	50 000 €
<b>Total</b>	<b>330 000 €</b>

### II.2.7. L'analyse des méthodes d'évaluation des impacts

L'étude d'impact permet d'apprécier objectivement la situation présente, de recenser les difficultés et problèmes rencontrés et de proposer des solutions qui répondent de manière satisfaisante aux impératifs de protection de l'environnement.

Afin de réaliser cette étude, des contacts ont été pris avec diverses administrations. L'étude s'est également appuyée sur des analyses de terrain.

Les impacts et les mesures ont été déterminés sur la base des guides méthodologiques d'évaluation environnementale des infrastructures routières.

Malgré quelques difficultés à recueillir les éléments opposables du PLU dans le secteur d'étude, en raison de la récente révision du PLU de Bressuire notamment, les données fournies par le service urbanisme sont toutefois considérées comme valides.

Une incertitude sur les affectations de trafics à l'horizon 2035 est à considérer. En effet, ces hypothèses pourraient s'avérer légèrement différente de la réalité. Ces valeurs à long terme évaluent ainsi une tendance et non une valeur absolue. De ce fait, l'incidence sur les thématiques « bruit » et « air » restée limitée, les résultats pouvant légèrement varier sans toutefois remettre en cause les tendances.





## CONVENTION DE PARTENARIAT POUR LA REALISATION DE TRAVAUX DE RESTAURATION DES MILIEUX AQUATIQUES

Relative aux mesures compensatoires environnementales de l'opération routière d'aménagement d'un demi-échangeur sur la RN 149/RD35 à Bressuire

Convention N° C-2016.DREAL-DIRNP-CD01.

### ENTRE

La Communauté d'Agglomération du Bocage Bressuirais (ci-après, CA2B), N° SIRET : 20004024400010 représentée par sa Vice-Présidente déléguée, Madame Catherine PUAUT, autorisée par la délibération n° DEL-B-2016-129 du Bureau Communautaire du 13 septembre 2016, ayant élu domicile 27 boulevard du Colonel Aubry – 79304 BRESSUIRE cedex,  
D'une part,

### ET

L'ETAT, représenté par le Préfet de la Région Nouvelle – Aquitaine, Monsieur Pierre DARTOUT, Préfet de Région, 2, Esplanade Charles de Gaulle, CS 41 397, 33 077 Bordeaux CEDEX

D'autre part,

- Vu l'article L5211-10 du Code Général des Collectivités Territoriales relatif au régime de délégation de compétences au Bureau ;
- Vu la délibération n°DEL-CC-2016-088 du Conseil Communautaire en date du 10 mai 2016 déléguant au bureau les « conventions de partenariat et financements correspondants » ;
- Vu la délibération du Bureau Communautaire en date du 13 septembre 2016 autorisant le Président à signer la présente convention ;
- Vu l'arrêté du Président n°2014-37 du 10 juin 2014 par lequel il a été délégué à Madame Catherine PUAUT de traiter des affaires relatives à l'environnement, et notamment la gestion des rivières et milieux aquatiques ;

### IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

#### Article 1 : Objet de la convention

La présente convention a pour objet de définir les conditions de partenariat entre l'Etat et la CA2B pour la réalisation de travaux de restauration des milieux aquatiques. Ces travaux correspondent aux mesures compensatoires que l'Etat doit réaliser dans le cadre de l'opération de construction routière du 1/2 échangeur de la RN149/RD35 à Bressuire. Ces mesures compensatoires ont été prévues dans le dossier d'enquête publique unique en

application de l'article L123-6 du code de l'environnement. Cette enquête conjointe avec étude d'impacts et dossier Loi sur l'Eau a eu lieu du 30 mai au 1<sup>er</sup> juillet 2016 dans le cadre de la procédure de déclaration de projet de l'aménagement de ce demi-échangeur RN149/RD35 à Bressuire, et de la décision d'autorisation unique des articles L214-1 à L214-6 du code de l'Environnement.

## **Article 2 : Descriptif des travaux et montants**

Trois actions seront réalisées :

- l'effacement d'un plan d'eau sur la commune de Brétignolles
- l'aménagement de l'ouvrage en aval de la station d'épuration de Bressuire
- la recharge en granulats sur le ruisseau « de Saint-Pierre » (affluent de l'Argent).

### **2.1. Effacement d'un plan d'eau à Brétignolles sous gestion de la CA2B**

Le ruisseau « de Saint-Pierre » a été déplacé pour la création d'un plan d'eau dans le fond de Vallée. Ce plan d'eau capte l'intégralité du débit du ruisseau par le biais d'une prise d'eau. Le propriétaire l'a vendu à la commune de Brétignolles, devenue le propriétaire. Le projet consiste à effacer le plan d'eau et à restaurer le lit de la rivière dans le talweg naturel sur 117 mètres linéaires.

Les travaux nécessaires sont donc :

- La vidange du plan d'eau,
- le terrassement du nouveau lit,
- la mise en place d'un granulats adapté dans le fond permettant de reconstituer l'armure du lit si les matériaux ne sont plus disponibles,
- la diversification des habitats avec la mise en place de différents granulats pour faire alterner les faciès d'écoulement et les profondeurs d'eau,
- la réalisation de plantations pour reconstituer la ripisylve,
- la réalisation de clôture, de passerelle de franchissement si besoin.

Le montant estimatif des travaux de restauration s'élève à **25 000 € HT**.

### **2.2. Aménagement de l'ouvrage en aval de la station d'épuration de Bressuire, sous gestion de la CA2B**

Situé à l'entrée de la Ville de Bressuire sur la route D 164 en direction de Voulmentin, cet ouvrage est juste en aval du rejet de la station d'épuration. L'objectif sera de restaurer la continuité piscicole et sédimentaire en supprimant l'ouvrage.

Les travaux nécessaires sont donc :

- le retrait des batardeaux et de la pelle située en rive gauche,
- la diversification des habitats avec la mise en place de différents granulats pour faire alterner les faciès d'écoulement et les profondeurs d'eau,
- la réalisation d'une recharge en granulats en aval du pont afin de le rendre franchissable quasiment toute l'année.

Le montant estimatif des travaux s'élève à **6 000 € HT**.

### **2.3. Recharge en granulats sur le ruisseau « de Saint-Pierre », affluent de l'Argent. S'agissant d'un domaine privé, le dossier d'intérêt général préalable attribuera la compétence d'intervention à la CA2B.**

Il est proposé de cibler le ruisseau « de Saint-Pierre » sur lequel le plan d'eau présenté au-dessus va être effacé. Des travaux de restauration hydromorphologique sont nécessaires pour restaurer ce ruisseau qui a subi de fortes dégradations physiques.

La solution proposée est une solution de réhabilitation de la morphologie du lit mineur par apport massif de granulats grossiers mobilisables par le ruisseau. L'apport de granulats devra compenser la perte du stock naturel qui s'est faite lors de l'élargissement artificiel du lit. Le caractère mobilisable du granulats doit permettre au cours d'eau sous des crues, de modeler la diversité des habitats nécessaires au bon fonctionnement écologique du ruisseau.

Ainsi, la restauration de ce ruisseau sera pratiquement totale. Trois sites de restauration sont concernés.

#### SITE 1 (commune de Brétignolles)

Le secteur au niveau du Coteau a connu des travaux hydrauliques qui ont conduit à la rectification et au recalibrage du ruisseau. Sur ce secteur, la recharge granulométrique permettra de redynamiser les écoulements et de compenser les hauteurs de chute présentes au niveau de systèmes racinaires et du passage busé du coteau.

Linéaire ciblé : 499 ml

Coûts estimés : **8 483 € HT**

#### SITE 2 (commune de Cirières)

Le secteur de la Bergeonnière présente des potentialités intéressantes mais les sur-largeurs et l'incision du lit sont préjudiciables en termes de lame d'eau et de qualité de substrats.

Sur ce secteur, la recharge granulométrique permettra de redynamiser les écoulements et de compenser les hauteurs de chute au niveau de plusieurs petits ouvrages.

Linéaire ciblé : 475 ml

Coûts estimés : **7 865 € HT**

#### SITE 3 (commune de Cirières)

Le secteur situé en amont de la confluence avec l'Argent présente la particularité d'avoir été déplacé en limite de parcelle. Le lit du ruisseau présente des potentialités intéressantes mais les sur-largeurs sont présentes.

Sur ce secteur, la recharge granulométrique sous forme de banquettes latérales permettra de redynamiser les écoulements et d'augmenter l'attractivité du ruisseau en termes d'habitats sur ce secteur à proximité de l'Argent.

Linéaire ciblé : 477 ml

Coûts estimés : **7 155 € HT**

#### Tableau financier récapitulatif des actions :

ACTION	MONTANT HT ESTIMATIF	TVA	MONTANT TTC ESTIMATIF
Effacement d'un plan d'eau à Brétignolles	25 000 €	5 000 €	30 000 €
Aménagement de l'ouvrage en aval de la station d'épuration de Bressuire	6 000 €	1 200 €	7 200 €
Recharge en granulats sur le ruisseau de Saint-Pierre SITE 1	8 483 €	1 696,60 €	10 179,60 €
Recharge en granulats sur le ruisseau de Saint-Pierre SITE 2	7 865 €	1 573 €	9 438 €
Recharge en granulats sur le ruisseau de Saint-Pierre SITE 3	7 155 €	1 431 €	8 586 €
<b>TOTAL</b>	<b>54 503 €</b>	<b>10 900,60 €</b>	<b>65 403,60 €</b>



### **Article 3 : Durée de la convention**

La présente convention prendra effet à compter de sa date de signature par les 2 parties pour une durée de 4 ans.

### **Article 4 : Engagements des parties**

#### **4.1. Engagements de la CA2B :**

La CA2B s'engage à :

- Réaliser l'ensemble des études et obtenir les autorisations administratives préalables aux travaux décrits à l'article 2 de la présente convention
- Réaliser l'ensemble des travaux décrits à l'article 2 et dans la période définie à l'article 3 de la présente convention
- Faire figurer de manière lisible la participation de la Préfecture de région ALPC dans tous les documents produits dans le cadre de leurs réalisations.

#### **4.2. Engagement de l'Etat**

L'Etat s'engage à financer les prestations dont les montants sont mentionnés à l'article 2 de la présente convention. Le montant de chacune de ces prestations est forfaitaire et comprend la phase d'études et la procédure d'obtention de Déclaration d'Intérêt Général.

Suivant les inscriptions en autorisations d'engagement et en crédits de paiement de la Loi de Finances, ces prestations seront imputées sur les crédits du Programme 203 ; Action 1 ; DR 21F79A ; Tranche fonctionnelle TF 020819.

Le comptable assignataire est le Directeur Départemental des Finances Publiques de Charente Maritime.

### **Article 5 : Modalités de versement**

L'Etat versera sa contribution financière, sur présentation de justificatifs des réalisations. Les factures lui seront transmises avec une périodicité maximale mensuelle et minimale annuelle.

Ces factures accompagnées des justificatifs seront envoyées à l'adresse suivante : DREAL ALPC – Service SDIT / DIRNP - 15, Rue Arthur Ranc, 86 000 Poitiers.

Cette contribution financière sera créditée au compte de la CA2B selon les procédures comptables en vigueur.

Les versements seront effectués *au compte* :

Code établissement : 30001 Code guichet : 0602

Numéro de compte : C797000000 Clé RIB : 30

### **Article 6 : Avenant**

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant signé par le Préfet de Région Aquitaine – Limousin – Poitou-Charentes et la CA2B. Les avenants ultérieurs feront partis de la présente convention et seront soumis à l'ensemble des dispositions qui la régissent. La demande de modification de la présente convention est réalisée en la forme d'un écrit précisant l'objet de la modification, sa cause et toutes les conséquences qu'elle emporte.

**Article 7 : Résiliation de la convention**

En cas de non-respect par l'une des parties de l'une de ses obligations résultant de la présente convention, celle-ci pourra être résiliée de plein droit par l'autre partie, sans préjudice de tous les autres droits qu'elle pourrait faire valoir. La convention sera ainsi résiliée à l'expiration d'un délai d'un mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure de se conformer aux obligations contractuelles, et restée infructueuse.

Il pourra également y être mis fin pour quelque raison que ce soit, selon les mêmes conditions.

**Article 8 : Compétence juridictionnelle**

Les parties s'engagent à rechercher, en cas de litige sur l'interprétation ou sur l'application de la convention, toute voie amiable du règlement avant de soumettre tout différent à une instance juridictionnelle. En cas d'échec de voies amiables de résolution, tout contentieux portant sur l'interprétation ou sur l'application de cette convention, devra être porté devant le Tribunal Administratif de Poitiers.

Fait en deux exemplaires originaux  
Le

**1 0 NOV. 2016**

Le Préfet de la Région Nouvelle – Aquitaine,  
Pierre DARTOUT

*Pour le Préfet,*

*Le Secrétaire général pour les affaires régionales*



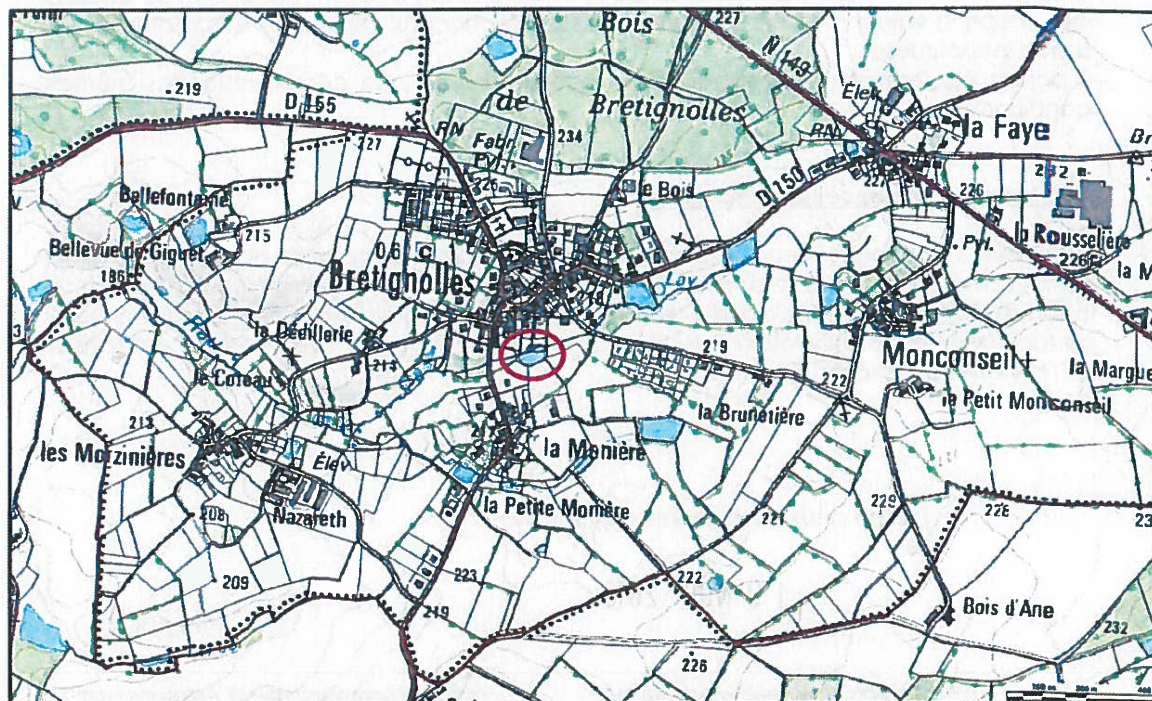
**Michel STOUMBOFF**

Pour la Communauté d'Agglomération  
du Bocage Bressuirais,  
La Vice-Présidente déléguée, Catherine PUAUT



## **ANNEXE : Carte de localisation et photos des sites**

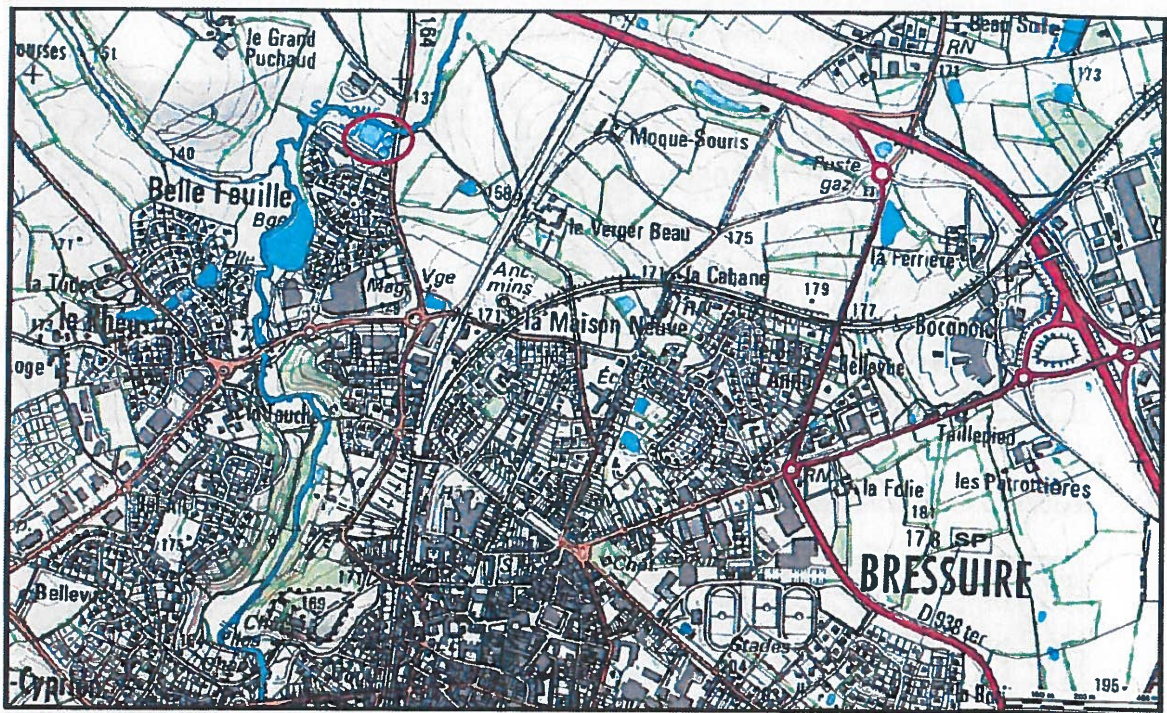
### **EFFACEMENT D'UN PLAN D'EAU A BRETIGNOLLES**



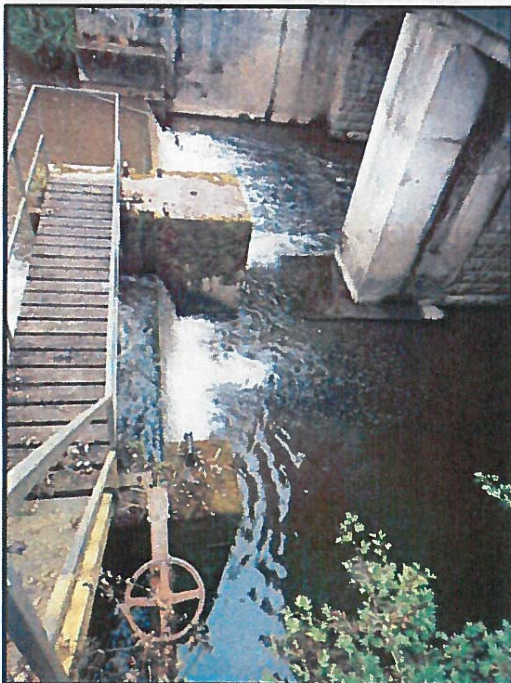
Localisation et photographie du plan d'eau de Brétignolles à effacer



## AMENAGEMENT DE L'OUVRAGE EN AVAL DE LA STATION D'EPURATION DE BRESSUIRE



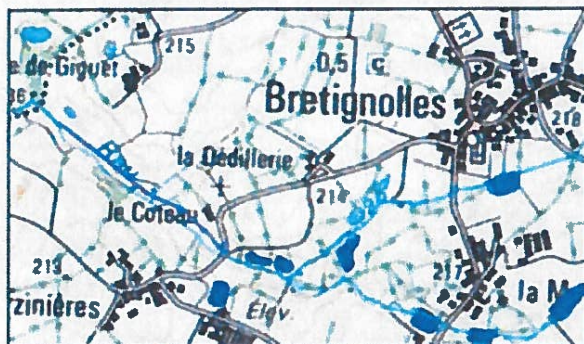
Localisation de l'ouvrage situé en aval de la station d'épuration de Bressuire



Rejet de la station d'épuration juste en amont de l'ouvrage.

RECHARGE EN GRANULAT SUR LE RUISSEAU DE SAINT-PIERRE, AFFLUENT DE L'ARGENT

Le ruisseau de Saint-Pierre (commune de Brétignolles) SITE 1



Le ruisseau de Saint-Pierre (commune de Cirières) SITE 2



Le ruisseau de Saint-Pierre (commune de Cirières) SITE 3

