



Ministère chargé de l'environnement

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code de l'environnement

cerfa
N° 14734*03

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :
14/10/2020

Dossier complet le :
14/10/2020

N° d'enregistrement :
F-053-20-C-0125

1. Intitulé du projet

Amenagement d'une Voie Réservée aux Transports en Communs sur la RN137 (35)

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom _____ Prénom _____

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale Direction Inderdépartementale des Routes Ouest

Nom, prénom et qualité de la personne habilitée à représenter la personne morale LECHELON Frédéric. Directeur Inderdépartemental des Routes Ouest

RCS / SIRET 1 3 0 | 0 0 1 | 7 0 4 | 0 0 5 8 9 Forme juridique

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie <i>(Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.)</i>
N6 - b) Construction d'autres voies non mentionnées au a) mobilisant des techniques de stabilisation des sols et d'une longueur supérieure à 3 km.	Aménagement d'une voie réservée au transports en commun sur la bande d'arrêt d'urgence de la RN137 surface imperméabilisée : 4770 m ²

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Le projet consiste à réaménager la Bande d'arrêt d'urgence en Voie Réservée aux Transports en Commun (VRTC) sur une section de 3.5km de la RN137 (35) sens Nantes->Rennes.

Ces travaux comprennent :

- Le renforcement de la structure de la chaussée, avec rabotage de 12 cm maximum, et l'élargissement moyen d'1.25 m de la bande d'arrêt d'urgence;
- L'amélioration des dispositifs d'assainissement existants.
- La modification du tracé d'une bretelle de l'échangeur RN137/Rocade de Rennes (la porte d'Alma) afin de prolonger la voie réservée au delà de la rocade et d'améliorer sa jonction avec le pôle d'échange bus/métro.

4.2 Objectifs du projet

Ouverture d'une VRTC entre l'échange de la RD34 et la Rocade de Rennes, sur la RN137 afin de permettre aux transports en commun de franchir cette zone bloquée quotidiennement par la congestion routière. Ce projet s'inscrit dans une dynamique vaste entre collectivités et Etat de développement de voies réservées , pour limiter le trafic routier de la métropole de Rennes, tel que prévu dans le PDU. L'ensemble des collectivités territoriales a validé collégialement ce projet. Il répond aux enjeux sociaux, environnementaux, et économiques de modernisation de la mobilité via l'amélioration de l'offre de transport en commun, le développement d'alternative à l'autosolisme et l'optimisation des infrastructures existantes. Cet aménagement permettra l'utilisation de l'actuelle bande d'arrêt d'urgence, durant les heures de pointe, garantissant aux bus et autocars une amélioration des temps de parcours, de la régularité des horaires, et contribuera à renforcer leur attractivité vis à vis de la voiture individuelle. L'aménagement d'une bretelle de la porte d'Alma permettra le prolongement de la voie réservée au delà de la rocade, au plus près d'un pôle d'échange Bus/Métro. A terme, et suivant les évolutions de la doctrine technique, cette section de la RN 137 pourrait évoluer vers une ouverture au covoiturage.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

- Renforcement de la structure de la Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU) : terrassement de matériaux composant l'assise de la BAU et mise en œuvre d'une structure permettant la circulation régulière des transports en commun.
- Élargissement entre 1.2m et 1.5m de la BAU. Terrassement de l'accotement et mise en œuvre d'une structure identique au reste de la Bande d'arrêt d'urgence.
- Création de caniveaux permettant la séparation des eaux de ruissellement de la plateforme routière, et des eaux provenant du terrain naturel.
- Création de bassins d'assainissement et de confinement des pollutions occasionnelles.
- Mise aux normes et adaptation des équipements de signalisation et de sécurité.
- Modification du tracé de la bretelle de raccordement de la rocade extérieure sur la RN137 direction Rennes centre.
- Démolition de la l'actuelle section de la bretelle ne faisant plus partie du nouveau tracé. Boisement du terrain suite à la démolition.

Les travaux seront réalisés de jour, hormis le renouvellement de la chaussée liée au projet.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Les conditions de circulation des usagers restent inchangées car le nombre de voies ouvertes à la circulation générale reste constant.

Utilisation de l'actuelle BAU de la RN137 afin de permettre la circulation des transports en commun sur une voie qui leur sera propre. Cette circulation permettra aux transports en commun d'éviter la zone bloquée par les bouchons quotidiens. Le nombre de transports en commun restera maîtrisé, en autorisant seulement les transports en commun réguliers, afin que la voie puisse garder ses fonctions de bande d'arrêt d'urgence en cas de nécessité.

L'augmentation de l'offre TC résultera d'un report modal, et devrait donc s'accompagner d'une légère diminution du trafic VL. Les règles d'exploitation de la voies sont définies conjointement avec l'exploitant routier, les autorités organisatrices de la mobilité, les forces de l'ordre et les services de secours.

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Aucune.

Il est à noter que le projet n'est pas soumis à une procédure de défrichement, et reste inférieur aux différents seuils déclaratifs de la loi sur l'eau.

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Longueur de BAU convertie en VRTC	3510 m
Bilan des surfaces imperméabilisées	4770 m ²
Volume des bassins cumulés	682 m ³

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

Route Nationale 137,
35 230 Noyal-Châtillon-sur-Seiche

Coordonnées géographiques¹

Long. ____ ° ____ ' ____ " - Lat. ____ ° ____ ' ____ "

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7°a), 9°a), 10°, 11°a) et b), 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. -1° 6' 41" 77 Lat. 48° 0' 45" 45

Point d'arrivée :

Long. -1° 6' 42" 10 Lat. 48° 0' 83" 31

Communes traversées :

Chartres de Bretagne; Noyal-Châtillon-sur-Seiche, Rennes

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui

Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui

Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère de l'environnement vous propose un regroupement de ces données environnementales par région, à l'adresse suivante : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Les-donnees-environnementales-.html>.

Cette plateforme vous indiquera la définition de chacune des zones citées dans le formulaire.

Vous pouvez également retrouver la cartographie d'une partie de ces informations sur le site de l'inventaire national du patrimoine naturel (<http://inpn.mnhn.fr/zone/sinp/espaces/viewer/>).

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PPBE du réseau routier national d'Ille et Vilaine approuvé par arrêté du 6 juin 2012. Un point noir bruit avait été identifié et a été traité par la création d'un merlon acoustique
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PPRI bassin Rennais Ille et Illet approuvé le 10 décembre 2007. Le projet n'est pas situé dans une zone concernée par le PPRI.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La section étudiée ne traverse aucun cours d'eau ou zone humide, cependant le ruisseau l'orson, affluent de la Seiche passe au plus près à 300m de la RN137. L'étude d'assainissement a vérifié qu'il n'y avait pas de rejet direct entre l'assainissement de la VRTC et les cours d'eau.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La substitution des matériaux actuellement présents sous la bande d'arrêt d'urgence générera un excédent de matériaux. Cet excédent sera stocké le long de la RN 137, sous forme de merlons paysagers. Le merlon acoustique existant dans l'emprise du projet sera prolongé.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Besoin en matériaux de carrière afin de renforcer la structure de la chaussée.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'élargissement de la bande d'arrêt d'urgence sera réalisé sur l'accotement de la chaussée. Cet accotement subit un entretien mécanique régulier. La modification de la bretelle de l'échangeur de rocade de Rennes nécessitera l'abattage d'une parcelle du délaissé routier. Cette parcelle présente une potentialité écologique faible. Les préconisations présentées en annexe n°5 seront mises en œuvre (période de coupe, traitement des espèces invasives, etc...)
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'élargissement de la bande d'arrêt d'urgence sera réalisé sur l'accotement de la chaussée. La disposition des futurs bassins de confinement a été étudiée afin de rester dans les zones d'accotement déjà entretenues par l'exploitant, il n'y aura donc pas de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers. La modification du tracé de la bretelle de l'échangeur de la rocade sera réalisée dans un délaissé routier. L'emprise de la bretelle sera reboisée.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il n'y aura pas de modification des conditions de circulation des usagers étant donné que le nombre de voies "tous véhicules" reste inchangé. Dans un premier temps, le projet ne générera pas d'augmentation du trafic du fait que les transports en commun circulent déjà sur cette axe. L'augmentation du trafic des transports en commun sera accompagnée par le report modal, et donc la diminution du trafic des véhicules légers.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Quelques nuisances sonores pendant la phase travaux en journée et en nuit. Le léger déplacement du trafic TC, associé à leur nombre mesuré n'accentuera pas les nuisances sonores.
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La RN 137 est classée comme voie de catégorie 1 et est inscrite dans le PPBE routier. Une habitation, ayant été classée point noir bruit, a fait l'objet de mise en place d'un aménagement particulier. Cet aménagement sera renforcé.

	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Emissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'ayant pas vocation à augmenter le trafic routier, il n'aura pas d'impact négatif sur la qualité de l'air. A terme il devrait permettre une réduction des congestions, et une réduction de l'autosolisme, réduisant ainsi les émissions de GES.
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les eaux de ruissellement de la plate-forme routière seront rejetées dans le réseau d'assainissement. Ce réseau sera équipé de bassins d'assainissement dans le cadre du projet. Ces ouvrages traiteront les eaux pluviales avant leur rejet dans les accotements de la RN137. Ils seront équipés de dispositifs de confinement des pollutions accidentelles.
	Engendre-t-il des effluents ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La RN137 rejette actuellement ses eaux pluviales directement dans le milieu naturel. La création de bassins sur cette portion permettra stopper et de traiter les eaux polluées avant leur rejet. Les bassins auront un débit de fuite maximum de 886.46 m ³ /j au nord et de 1019.52m ³ /j au sud. Ces débits sont inférieurs au seuil de 2000m ³ de la rubrique 2210 de la loi sur l'eau.
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

Ce projet consiste à optimiser l'infrastructure existante pour créer une voie dédiée au transport en commun, sans avoir à créer un aménagement spécifique en parallèle de cet axe.

Le profil en travers général du projet a été étudié afin de réduire au maximum les besoins en élargissement de la plateforme. Dans le cadre des travaux de structuration de la bande d'arrêt d'urgence, les dispositifs d'assainissement actuels seront améliorés. Les eaux de plateforme seront captées séparément de celles du terrain naturel. Plusieurs ouvrages de rétention-confinement seront créés le long de la VRTC. Ils ont vocation à confiner et traiter toute pollution venant de la plate forme, avant rejet dans le milieu naturel. L'implantation de ces bassins est présentée en annexe 4.

La modification du tracé de la bretelle de raccordement de la rocade extérieure sur la VRTC nécessitera le déboisement d'un délaissé routier. La surface concernée est de 1750m², elle est composée principalement de pins noirs et bouleaux blancs plantés. Elle présente actuellement une potentialité écologique faible (voir annexe n°5). En compensation, la section de la bretelle rendue inutile sera démolie, et son emprise reboisée. La surface reboisée sera de 3000m².

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Au vu de notre étude préliminaire, nous estimons que le projet est dispensé d'une évaluation environnementale.

Le projet d'aménagement d'une voie réservée au transport en commun en lieu et place de la bande d'arrêt d'urgence nécessite un élargissement minime (en moyenne 1.25m). Cet élargissement est réalisé sur l'accotement existant de la voirie. La phase principale des travaux consiste simplement à remplacer la structure d'une voirie existante afin d'en optimiser son usage.

L'emprise d'abattage pour modifier le tracé de la bretelle est dans une zone qui ne présente pas d'intérêt écologique particulier. La faible augmentation de la surface routière est inférieure au seuil déclaratif des procédures Loi sur l'eau.

Ce projet s'inscrit dans une démarche globale consistant à limiter le trafic routier au profit des transports collectifs sur le territoire de la métropole de Rennes.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet	
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - <input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ; <input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ; <input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ; <input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ; <input type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets. <input type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veuillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet

Annexe 1: Document CERFA n°14734

Annexe 2: Plan de situation

Annexe 3 : Photographies du site.

Annexe 4: Tracé du projet et assainissement. (Tracé général du projet, y compris de la modification de la bretelle, présentation des dispositifs d'assainissement et de l'implantation des bassins)

Annexe 5: Synthèse et préconisation du diagnostic écologique. (Extrait du rapport du diagnostic écologique)

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à Rennes

le, 13/10/2020

Signature

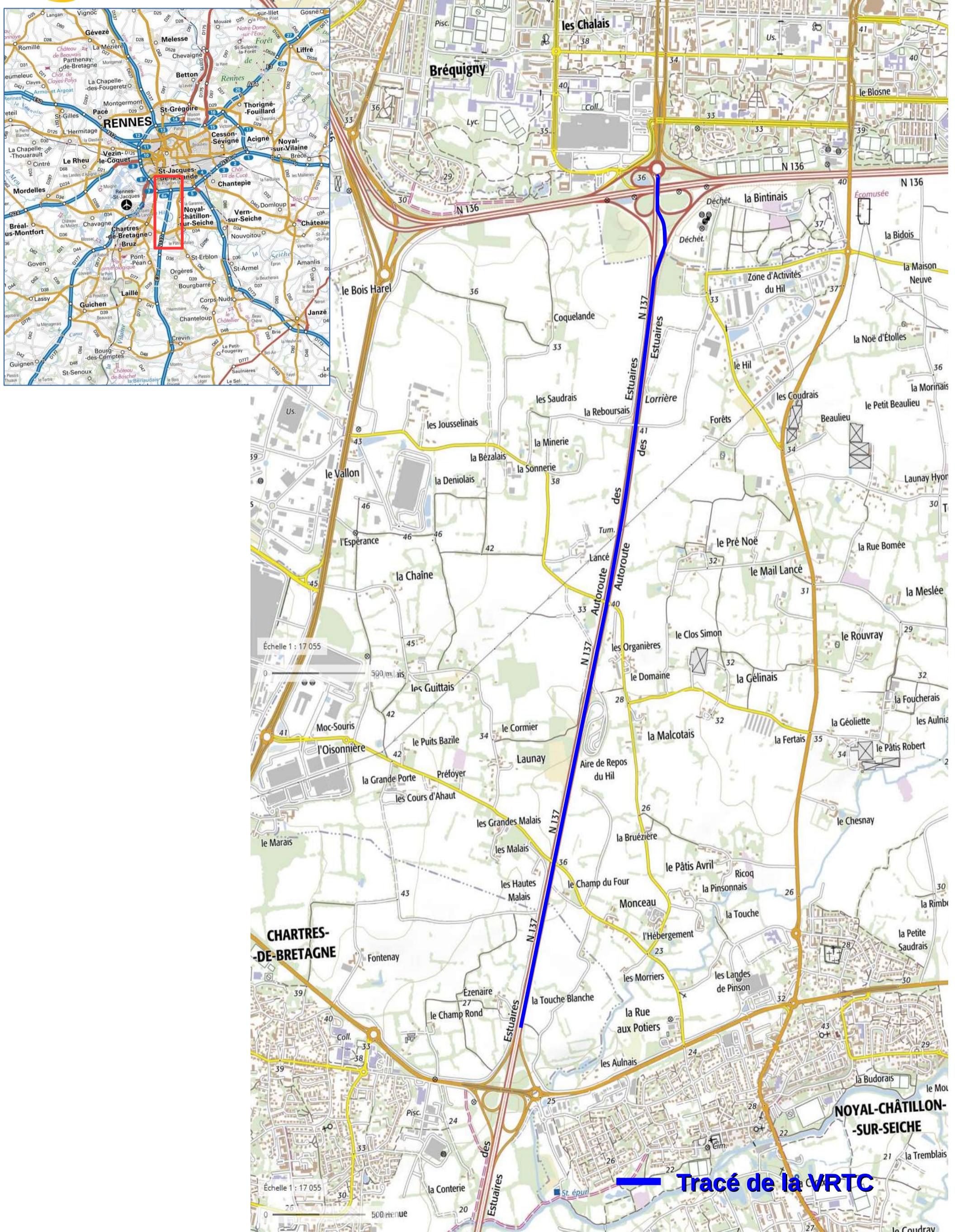


Frédéric
LECHELON
frederic.lechelon
Directeur
2020.10.13
11:53:50 +02'00'

Insérez votre signature en cliquant sur le cadre ci-dessus

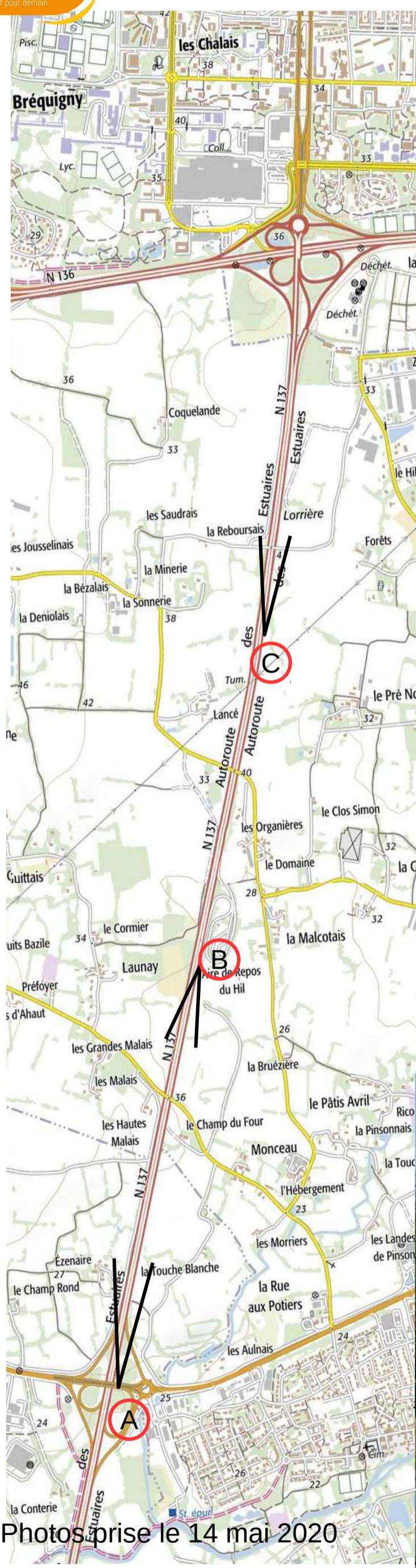
Examen cas par cas VRTC N137

Annexe 2 : Plan de situation

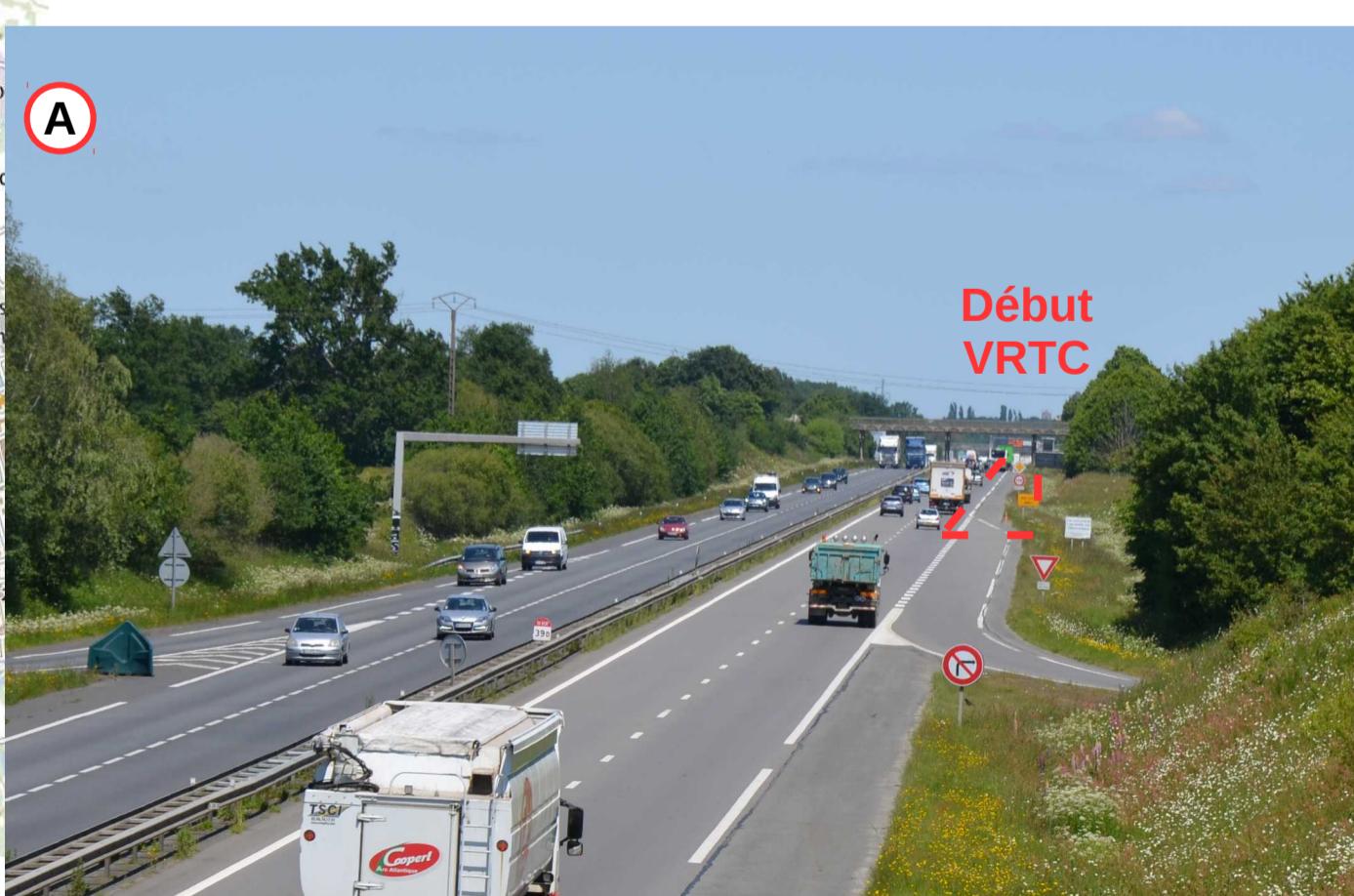
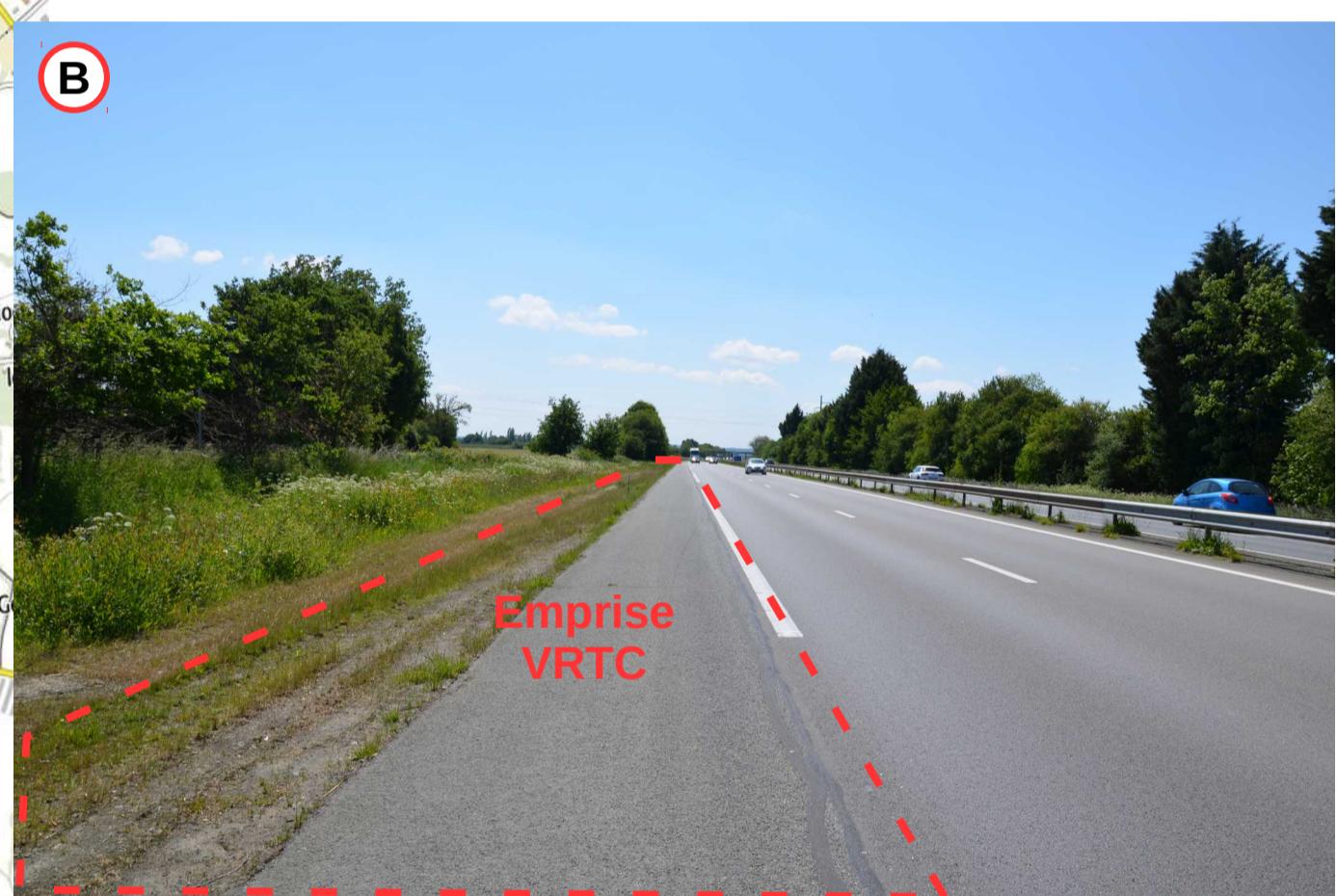


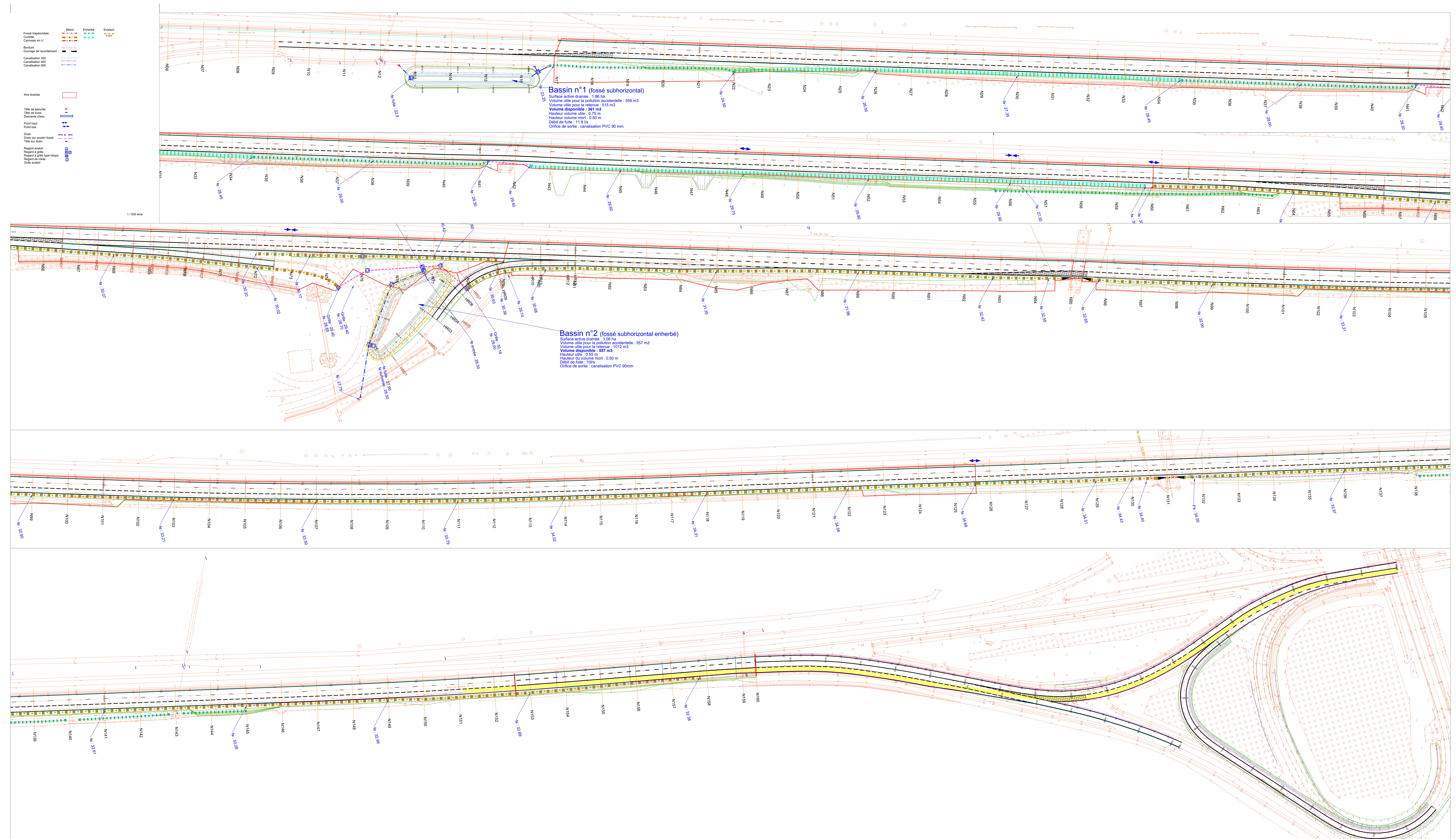
Examen cas par cas VRTC N137

Annexe 3 : Photographies du site



Photos prise le 14 mai 2020





II.7. SYNTHÈSE DES POTENTIALITÉS ÉCOLOGIQUES

Les potentialités écologiques du site étudié sont indiquées dans le tableau ci-après.

Groupe	Potentialités écologiques
Habitats naturels/semi-naturels	Faibles
Flore	Faibles
Avifaune	Faibles
Mammifères (dont chiroptères)	Nulles
Amphibiens	Nulles
Reptiles	Nulles à très faibles
	Faible

II.8. PRÉCONISATIONS ÉCOLOGIQUES

II.8.1 Calendrier des travaux

Afin de limiter les impacts sur la faune (destruction, perturbation), les travaux de déboisement auront lieu en dehors de la période écologique sensible pour la faune qui se déroule de mars à août (période de reproduction).

II.8.2 Protection du boisement pendant les travaux

Afin de protéger les parties du boisement non concernées par le déboisement, un balisage de protection de type grillage orange de chantier sera implanté sur les limites des emprises du chantier, en lisière du boisement, pendant la durée des travaux. Cela permettra d'éviter la dégradation ou la destruction des habitats boisés liées aux engins de chantier et/ou au personnel, et donc d'éviter la perturbation et/ou la destruction de la faune présente dans ces habitats boisés.

II.8.3 Gestion des espèces végétales envahissantes

Quelques pieds de deux espèces de plantes invasives ont été recensées sur la lisière du secteur à déboiser et dans le musoir : le séneçon du Cap et la vergerette du Cap.

Afin d'éviter toute dissémination de ces plantes par les engins de chantier et de propagation de celles-ci autour du site concerné, ces plantes devront faire l'objet d'une gestion spécifique en amont du démarrage des travaux.

Ainsi, les plantes devront être entièrement éliminées, y compris leur système racinaire.

Les résidus seront stockés dans des sacs big bag (par exemple) et évacuer vers un centre agréé (décharge de classe 2).