



PREFET DE LA REGION PAYS DE LA LOIRE

*Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement des Pays de la Loire*

Nantes, le 13 MARS 2015

**AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
sur l'étude d'impact du dossier d'enquête préalable
à la déclaration d'utilité publique
du projet d'aménagement d'un échangeur à Connerré-Beillé
sur l'autoroute A11 sur les communes de La Chapelle Saint-Rémy et Beillé (72)**

- COFIROUTE -

Introduction sur le contexte réglementaire

L'avis qui suit, a été établi en application de l'article L.122-1 du code de l'environnement. Selon l'article R.122-6 du même code, l'autorité administrative compétente pour ce projet d'aménagement d'échangeur sur l'autoroute A11 à Connerré-Beillé est le préfet de région, lequel s'appuie, pour préparer son avis, sur les services de la DREAL.

Cet avis, transmis au porteur de projet, est à joindre au dossier soumis à enquête publique.

L'avis porte sur la qualité de l'étude d'impact du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet, en particulier l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet.

1 - Présentation du projet et de son contexte

L'autoroute A11 assure la liaison entre Ponthévrard et Le Mans, puis au-delà, vers Angers et Nantes. La construction de l'échangeur de Connerré-Beillé sur les communes de la Chapelle-Saint-Rémy et de Beillé, entre les échangeurs existants de la Ferté-Bernard et du Mans nord, est prévu dans l'avenant 12 à la convention de concession signée entre l'État et Cofiroute le 26 mars 1970. Cet échangeur donnera accès sur la RD323 au droit de la commune de Connerré.

Le projet est constitué d'un échangeur situé au niveau de la route départementale RD89 au nord de Connerré au PK 148,113 de l'autoroute A11. L'échangeur est de type trompette, avec un péage à mode de perception fermé sur le tronç commun en liaison avec le giratoire. L'ouvrage de franchissement passera au-dessus de l'autoroute A11 avec un gabarit de 4,95 mètres. Il viendra se raccorder au giratoire créé par le Conseil Général sur la RD89 à l'ouest de la gare de Beillé-Connerré.

La réalisation de cet échangeur permettra une liaison directe avec la RD323 par l'intermédiaire de l'aménagement d'un barreau sous maîtrise d'ouvrage du Conseil général de la Sarthe.

La création de cet échangeur s'inscrit en effet dans un programme de travaux - au sens de l'article L.122-1 du code de l'environnement - visant à mettre en connexion la RD323 (et le bourg de Connerré) à l'autoroute A11 (cf. historique du programme en partie 3.3 du présent avis). Ces opérations - échangeur, giratoire et barreau routier -, indissociables l'une de l'autre sont portées par deux maîtres d'ouvrage différents et indépendantes en termes de calendrier et de financement.

L'échangeur se composera des aménagements suivants :

- quatre bretelles unidirectionnelles,
- une bretelle bidirectionnelle,
- un ouvrage de franchissement supérieur de l'autoroute A11,
- une gare de péage comprenant quatre couloirs de passage (avec possibilité d'extension à cinq), un auvent, un parking et un bâtiment de péage (local technique et toilettes publiques).

La mise en service de cet échangeur est envisagée pour 2018.

2 - Les principaux enjeux au titre de l'évaluation environnementale

Le projet se trouve à plus d'1 km du bourg de Connerré et à près de 2 km de celui de Beillé. A l'échelle du périmètre immédiat, plusieurs lieux-dits accueillants des maisons d'habitation sont recensés (Le Houx, La Courtilière, Rollin, la Cave, Le Petit Palais). Deux habitations sont situées dans la bande de 100 mètres autour de l'échangeur, dont l'une n'est plus habitée.

Le site d'implantation du projet n'est pas concerné par des inventaires ou des protections relatifs au paysage ou au milieu naturel. Il s'inscrit toutefois essentiellement sur des parcelles boisées (bois de Couléon) et des prairies. Quelques zones de friches sont aussi présentes.

Les enjeux de ce projet sont donc les impacts potentiels sur les milieux naturels dont les milieux aquatiques, mais aussi les enjeux en termes d'intégration paysagère et de nuisances sonores.

3 - Qualité de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement

3.1 – État initial

Un état initial doit formuler une analyse de l'état de référence et de ses évolutions afin de dégager les principaux enjeux à prendre en compte et leurs interactions.

L'état initial est détaillé et de bonne qualité. Des investigations de terrain relatives aux milieux naturels, aux zones humides et aux espèces ont été réalisées. Aucune espèce végétale protégée n'a été recensée au cours de ces investigations sur le site d'étude, seules cinq espèces patrimoniales, dites « déterminantes ZNIEFF » en Sarthe ont été observées. Concernant la faune, plusieurs espèces animales protégées ont été observées (avifaune, amphibiens, chiroptères, entomofaune).

En conclusion, au regard des investigations faunistiques et floristiques, les enjeux se déclinent comme suit :

- des enjeux majeurs sont localisés au niveau des bassins de gestion des eaux pluviales de l'A11, ainsi que des haies, friches et prairies en cours de fermeture, et enfin de l'ancien étang (habitat Natura 2000) mais ce dernier ne sera pas impacté par le projet ;
- des enjeux forts sont présents au sein des lisières forestières et des milieux non boisés de la zone d'étude ;
- des enjeux moyens sont présents au niveau des boisements.

3.2 - Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures pour supprimer, réduire et le cas échéant compenser

L'étude d'impact présente de façon claire et détaillée, par thématiques, les effets temporaires et permanents du projet sur l'environnement et plus largement ceux du programme au sein duquel il s'insère, ainsi que les mesures réductrices ou compensatoires sur chacune de ces thématiques.

Elle intègre un tableau récapitulatif assurant la synthèse des effets du projet sur l'environnement, des mesures prévues, ainsi que l'évaluation financière ces dernières.

Elle traite également des effets cumulés avec d'autres projets connus.

Protection des milieux aquatiques :

La réalisation de l'échangeur s'accompagne de mesures de protection des eaux vis-à-vis de la pollution accidentelle et de la pollution chronique. Le système de collecte des eaux pluviales sera séparatif. Il permettra un traitement spécifique des eaux pluviales issues de la chaussée de l'échangeur via l'aménagement d'un bassin et l'agrandissement d'un des bassins existants pour l'autoroute A11. S'agissant de la pollution diffuse liées aux eaux usées de la gare de péage, il est prévu la mise en place d'un système de traitement des eaux de type filtre planté de macrophytes.

Le projet intercepte un cours d'eau secondaire et temporaire, le ruisseau du Vaux, au niveau de la bretelle D et de sa jonction avec l'autoroute A11. Cet écoulement qui collecte les eaux d'un petit bassin versant franchit l'autoroute selon un axe nord-sud via un ouvrage de 1500 mm de diamètre. Il est prévu de remblayer ce cours d'eau sur un faible linéaire. Pour en rétablir l'écoulement, il est prévu un ouvrage prolongeant celui existant et reprenant les mêmes caractéristiques.

L'étude d'impact précise également que des écoulements temporaires au sein de deux micro-talwegs seront également interceptés entre l'autoroute A11 et la gare de péage créée, et propose les mesures suivantes pour les rétablir : mise en place de fossés, d'ouvrages hydrauliques et de fosses de diffusion.

Milieux naturels, biodiversité :

Comme évoqué supra, le projet s'inscrit au niveau d'une vaste entité boisée : le bois de Couléon. Selon le dossier, cette dernière présente un intérêt jugé limité pour la trame boisée au sein du projet de schéma régional de cohérence écologique des Pays de la Loire, pas encore approuvé à ce jour. Ce constat est renforcé par le caractère morcelé de ce boisement au niveau de l'échangeur : l'autoroute A11 constitue aujourd'hui un obstacle important à la circulation des espèces et notamment à la faune terrestre. Le dossier conclut donc que les enjeux de continuité écologique à grande échelle sont limités sur le site.

Le projet prévoit des mesures de suppression, de réduction et de compensation relatives au milieu naturel :

- réalisation des travaux en dehors de la période de reproduction des espèces contactées ;
- limitation des emprises des travaux au strict nécessaire ;
- boisement compensateur de 4,5 ha en futaie de résineux avec une densité de plants deux fois supérieure à la densité des boisements impactés ;
- création d'une zone boisée au sud de l'échangeur permettant la création d'une lisière continue et de zones boisées ponctuelles dans l'emprise du projet pour une surface d'environ 8 300 m² environ ;
- création de haies bocagères ;
- mise en place de clôtures à grande faune autour de l'échangeur.

Au regard des mesures mises en place, le dossier conclut à l'absence d'incidence significative sur les espèces protégées.

L'étude d'impact comporte une évaluation des incidences de ce projet sur les sites Natura 2000 les plus proches que sont "La carrière souterraine de Vouvray-sur-Huisne" et "La Vallée du Narais, forêt de Bercé et ruisseau du Dinan" situés respectivement à environ 5 et 9 km du projet. Elle conclut à juste titre en l'absence d'incidence vis-à-vis de ces derniers en l'absence de lien direct ou de connexion avec le site d'étude.

Intégration paysagère :

Le projet d'échangeur crée des percées dans le bois de Couléon tendant à créer des perspectives vers les aménagements réalisés et à complexifier les ambiances paysagères du site. Les plantations évoquées ci-avant en permettant la création d'une lisière continue devraient combler ces percées.

Nuisances sonores :

La campagne de mesures acoustiques s'est déroulée du 17 au 18 avril 2014, sur la base de trois points de mesure sur une durée de 24 h. Les niveaux sonores sont essentiellement caractérisés par les infrastructures de transports terrestres (route départementale, autoroute et ligne ferroviaire).

L'analyse prévisionnelle de bruit du projet a démontré que le projet d'échangeur n'aura aucune incidence acoustique significative et que les seuils réglementaires seront respectés.

3.3 - Justification du projet

L'étude d'impact présente les objectifs d'intérêt public du projet, à savoir d'une part l'amélioration de l'accessibilité du secteur de Connerré, et d'autre part le délestage du trafic de la RD323. Elle présente par ailleurs une présentation et une justification du programme de travaux.

Amélioration de l'accessibilité du secteur de Connerré :

Le dossier met en avant que la création de l'échangeur pourra permettre le développement économique du secteur de Connerré, et notamment de desservir les zones d'activités existantes et futures, en amplifiant l'effet "vitrine" sur l'axe Paris-Bretagne. Une zone d'activité a notamment été aménagée au débouché du barreau de liaison sur la RD323.

Délestage du trafic de la RD323 :

Par l'intermédiaire du barreau de liaison sous maîtrise d'ouvrage du conseil Général de la Sarthe, le futur échangeur permettra de créer une liaison directe entre l'autoroute A11 et la RD 323.

Selon les études de trafic réalisées, les baisses de trafic sur la RD323 seront de l'ordre de 1 500 véhicules en moins sur la RD323 à l'ouest de Connerré, et de l'ordre de 650 véhicules en moins sur la RD 323 à l'est de Connerré. Parmi les quatre différentes implantations d'échangeur étudiées, l'implantation retenue est la variante N°3, permettant avec des incidences sur le milieu naturel qualifiées de faibles, le délestage le plus important de la RD323, améliorant le cadre de vie des riverains de cette dernière dans les traversées urbaines de Saint-Mars-la-Brière, de Connerré et de Sceaux-sur-Huisne.

Présentation et justification du programme de travaux

La région des Pays de la Loire et le Conseil général de la Sarthe ont demandé à Cofiroute d'examiner la faisabilité d'un échangeur supplémentaire entre Le Mans et la Ferté Bernard. La société Cofiroute, en concertation avec le Conseil général de la Sarthe a procédé en 2005 à des études préliminaires afin de déterminer le meilleur emplacement possible pour cet échangeur.

L'opération a reçu l'approbation du Ministère des Transports et s'est traduite par la prise en compte de l'échangeur de Connerré sur l'A11 dans le décret n°2007-939 du 15 mai 2007 approuvant le 12ème avenant à la convention passée entre l'État et Cofiroute.

Un dossier de demande de principe a été envoyé à l'État le 28 mars 2014 et a fait l'objet d'une décision ministérielle le 10 décembre 2014 approuvant les dispositions techniques prises pour la réalisation de l'échangeur.

La réalisation de l'opération implique de réaliser des aménagements pour relier l'échangeur à la RD323.

Cofiroute est le maître d'ouvrage de l'échangeur et le Conseil Général de la Sarthe est le maître d'ouvrage du barreau de liaison entre l'échangeur et la RD323. L'aménagement sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Général a fait l'objet d'un dossier de demande d'utilité publique comprenant une étude d'impact sur l'environnement traitant des effets cumulés avec le projet d'échangeur. Cette étude a fait l'objet d'un avis tacite de l'autorité environnementale du 23 novembre 2013, et le projet a reçu un avis favorable du commissaire enquêteur.

Compatibilité avec les documents d'urbanisme

L'opération projetée nécessite la mise en compatibilité du PLU de la commune de La Chapelle-Saint-Rémy notamment pour le déclassement des parcelles boisées concernées par le projet.

3.4 - Résumé non technique

Le résumé non technique présent en début de dossier s'avère clair et lisible. Il permet au lecteur, grâce notamment aux cartographies et illustrations d'appréhender le projet de manière aisée.

3.5- Analyse des méthodes

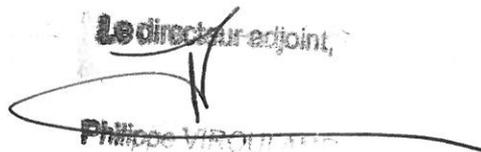
L'étude d'impact précise de façon détaillée les méthodes utilisées pour analyser les effets du projet sur l'environnement, ainsi que les difficultés rencontrées, essentiellement liées à l'inscription du projet dans un programme plus étendu et à la comparaison des variantes.

Les auteurs de l'étude d'impact ainsi que leurs références sont clairement mentionnés en début de dossier.

5 – Conclusion

L'étude d'impact est de bonne qualité et les informations présentées en adéquation avec les enjeux environnementaux repérés.

Le projet analyse globalement de façon appropriée les impacts potentiels du projet sur l'environnement et propose des mesures qui s'avèrent proportionnées.

Le directeur adjoint,

Philippe VIRON

